

“Plan Parcial de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio”

Plataforma Gastronómica de encuentro socio – cultural.

Ejes de reactivación histórico – comercial.

Brandon Johan Caselles-Pallares¹

Universidad Católica de Colombia. Bogotá (Colombia)

Facultad de Diseño, Programa de Arquitectura

Asesor del documento:

Arq. Patricia García Urueña

Revisor Metodológico:

Arq. Anna Maria Cereghino-Fedrigio

Asesores de Diseño

Diseño Arquitectónico: Arq. Roswell Garavito Pearl

Diseño Urbano: Arq. Patricia García Urueña

Diseño Constructivo: Arq. Esteban Torres

¹ bjcaselles@gmail.com, bjcaselles46@ucatolica.edu.co



La presente obra está bajo una licencia:
Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Colombia (CC BY-NC-ND 2.5)
Para leer el texto completo de la licencia, visita:
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/co/>

Usted es libre de:



Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra

Bajo las condiciones siguientes:



Atribución — Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o que apoyan el uso que hace de su obra).



No Comercial — No puede utilizar esta obra para fines comerciales.



Sin Obras Derivadas — No se puede alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de esta obra.

Resumen

La UPZ del 20 de julio y la UPZ Sosiego de Bogotá D.C, han sufrido un cambio acelerado con respecto a la importancia comercial y turística, debido principalmente a la iglesia El Divino Niño y a la plaza de mercado 20 de Julio, los cuales crearon un eje comercial improvisado, repleto de vendedores ambulantes quienes generan una serie de problemáticas para el espacio público.

Se propone solucionarlas, a través de la intervención urbana Plan de Parcial de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio que se contempla desde el portal del 20 de Julio hasta el río Fucha concentrándonos en el eje comprendido por la carrera 6 desde la 1ra de Mayo hasta la calle 27 sur, así como las zonas aledañas de este eje.

Con el mismo objetivo, el equipamiento Plataforma Gastronómica de encuentro socio-cultural, se resuelve como un abastecimiento de la alta afluencia peatonal creando espacios de interacción complementarios.

Palabras clave

Urbanismo; integración social; metabolismo; historia; comercio.

Gastronomic platform for sociocultural encounter

Abstract

The UPZ of July 20 and the UPZ Sosiego of Bogotá DC, have undergone an accelerated change with respect to the commercial and tourist importance, mainly due to the El Divino Niño church and the 20 de Julio market square, which created an axis improvised commercial, full of street vendors who generate a series of problems for the public space.

It is proposed to solve them, through the urban intervention Plan Partial Integral Restructuring Rio Fucha - July 20 which is contemplated from the portal of July 20 to the river Fucha concentrating on the axis included in the race 6 from the 1st of May to 27 south street, as well as the surrounding areas of this axis.

With the same objective, the Gastronomic Platform equipment of socio-cultural encounter, is resolved as a supply of the high pedestrian affluence creating spaces of complementary interaction.

Key words

Town planning; social integration; metabolism; history; commerce.

Contenido

Resumen.....	3
Palabras clave	3
Introducción	6
Marcos de Referencia	17
Metodología	22
Actividades de Análisis.....	24
Actividades de Síntesis	26
Enfoque de Proyecto.....	27
Resultados	28
Nodo Clúster de Conexión Urbana.....	31
Interacción funcional complementaria al Plan Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio.....	33
Plataforma Gastronómica de Encuentro Socio - Cultural.....	41
Discusión.....	50
Conclusiones	53
Referencias.....	56
Anexos	59

Introducción

El trabajo de grado presentado se muestra como documento del proyecto de grado realizado en la Universidad Católica de Colombia, en la Facultad de Diseño, Programa de Arquitectura, siguiendo los lineamientos propuestos en el Brief y mediante la concurrencia académica impartida por la universidad, como se muestra en el documento P.E.P. (Programa Educativo del Programa de arquitectura) (2010):

“El proyecto es la unidad operacional y totalizadora que, a diversas escalas y dentro de un proceso de análisis y síntesis, se identifican los problemas, y se sistematizan, se vinculan, organizan y se contextualizan informaciones, conceptos, recursos, actividades, componentes arquitectónicos y urbanos para resolver necesidades específicas.” (p. 25).

De este modo se establecen los diferentes temas que intervienen al realizar un proyecto: teoría e historia, muestra el origen de arquitectura y sus actores a través del tiempo; comunicación y medios, muestra cómo y en qué podemos transmitir la información ; diseño urbano, analiza el entorno del modelo y sus factores que lo pueden afectar; diseño arquitectónico, es el eje por el cual se articula el edificio del entorno urbano al detalle constructivo, de modo que responde al espacio que va a habitar el ser humano y como interactuará en él y el diseño constructivo, que establece con precisión el modo de construcción del edificio.

El proyecto se plantea sobre la ciudad actual, con personas reales y problemas reales, basado en la pregunta del Núcleo 5 de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Colombia: ¿Cómo enfrentarse desde el proyecto, a la resolución de problemas de la sociedad dentro de un espíritu de innovación en contextos reales con usuarios reales?

Así que se prospecta su implantación y terminación del proyecto al dos mil cincuenta (2050), a partir de este año se propone su línea de actuación hasta, si es posible el año 2100.

Mediante los términos de metodología de 9° y 10° semestre, impartida por la Facultad de Arquitectura, se propone la intervención del sector 20 de Julio mediante las preguntas de los ejes de diseño urbano, arquitectónico y constructivo. El objetivo de los estudiantes es averiguar por qué esta zona fue seleccionada para realizar un proyecto.

Con las preguntas del núcleo como base de recopilación de información:

¿Cómo el diseño urbano se articula al proyecto arquitectónico en un contexto real, y aporta calidad al espacio urbano?

¿Cómo el diseño arquitectónico responde a la resolución de problemas de la sociedad contemporánea?

¿Cómo aporta el diseño constructivo a la solución de un proyecto Urbano-Arquitectónico coherente y pertinente?

El proyecto Plan Parcial de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio (P.P.R.I. Río Fucha – 20 de Julio) se comprende como una intervención urbana de tipo propositivo de carácter académico, el cual sigue las normativas urbanas y arquitectónicas definidas por el POT

en vigencia entre los años 2003-2019, el cual puede ser implementado o servir como base de estudio debido a que se desarrolló un diagnóstico que determinó las problemáticas y necesidades del lugar, con el propósito de poder implementar una formulación y propuesta para crear futuros proyectos en la zona.

El área de intervención de la UPZ 20 de Julio y la UPZ Sociego de la ciudad de Bogotá, Colombia. Comprende desde el Sur la Calle 31 Sur, al norte por el Río Fucha, al Oriente sobre la Carrera 5 y 5ª y al Occidente hasta la carrera 10.

Mediante el análisis de la zona del 20 de Julio, por lo tanto arrojó como diagnóstico insuficiencia y degradación del espacio público, debido a la actividad de los vendedores ambulantes, a la desorganización funcional y de equipamientos, al congestionamiento de vías a causa del transporte privado y a la desconexión del transporte público con las redes de infraestructura del lugar y con las bases estratégicas de diseño y resolución de problemas planteados en la Facultad de Diseño del programa de Arquitectura de la Universidad Católica de Colombia se pretende resolver e implementar una solución estratégica a los problemas presentados en la UPZ del 20 de Julio y la UPZ Sosiego en la localidad de San Cristóbal de la ciudad de Bogotá D.C.

Como resultado del diagnóstico realizado, se determinó que desde su expansión poblacional y urbana, se creó un foco de necesidades que no permiten su correcta sostenibilidad urbana, ocasionado gracias a la gran cantidad de viviendas comparado con los servicios prestados dando una relación de 81% de suelo para uso residencial y un 2% de suelo para comercio y servicios, y con una densidad poblacional de 336 hab/ha.

Se crea una nueva centralidad desconectada con el resto de la ciudad y sin su debida estrategia funcional, de conectividad y abastecimiento, generando problemas urbanísticos. Estos problemas se dan desde la construcción de la Iglesia el Divino Niño Jesús, en el año 1942 y al crecimiento comercial debido al turismo, lo que ocasionó la congregación de personas no sólo desde la misma ciudad, sino desde los municipios aledaños haciendo del barrio una de las zonas más visitadas de la capital. Esto causó un gran crecimiento comercial, turístico, cultural y religioso expresado en los miles de visitantes que recorren sus calles cada día. Lo que dio como resultado un conjunto de problemáticas urbanas, sociales, económicas y funcionales sobre la carrera 6ta y sus alrededores, desde el portal 20 de Julio hasta el río Fucha.

Así como planteó Luis Fernández Galiano (2018) “... hoy nos enfrentamos a una Torre de Babel horizontal, que se desparrama sobre el territorio sin medida, con un consumo insensato del suelo, agua, energía, infraestructuras y tiempo de desplazamientos.” (p. 3) En esta frase, el arquitecto refleja los problemas urbanísticos actuales de las ciudades, haciendo una antología al edificio histórico caracterizado por imponentia y capacidad de aglomeración de personas en ella.

Esta zona no cuenta con el correcto funcionamiento de la ciudad, ya que sus servicios no abastecen las necesidades funcionales que tienen, el espacio público se usa principalmente como comercio informal, no hay una estructuración clara de usos y servicios, su carente desuso del espacio público; debido a que se utiliza el vehículo privado como principal medio de transporte, como muestra el Ministerio de Transporte, donde registra 5’894.539 vehículos particulares en el año 2009 y 683.446 vehículos de transporte público a nivel nacional.

Se evidencia el excesivo uso del automóvil debido desde un principio a la importancia que tiene los vehículos automotores por el modelo de ciudad que tenemos actualmente, dónde la ciudad está sectorizada por centralidades de usos específicos, haciendo que sea obligatorio transportarse a largas distancias, sólo para ir a estudiar, trabajar, etc. Esto hace que en la zona del 20 de Julio se vea pocas relaciones sociales en el espacio público, ya que hay una homogeneidad de usos, creando un espacio público simple y sin interacciones variadas. Se aumenta la contaminación visual, auditiva y atmosférica a causa del exceso de CO₂, CO, NO_x, HC, compuestos de plomo y partículas sólidas creadas por los motores a base de gasolina. Se debería crear vivienda en altura, concentrando verticalmente el número de viviendas, dejando espacio público en el primer nivel para mayores interacciones sociales. Como describe CAT-MED (2009) “La edificación compacta expresa la idea de proximidad urbana, aumentando el contacto y la posibilidad de interconexión entre los ciudadanos... Optimiza también la gestión de uno de los recursos naturales más importantes, el suelo.” De esta manera, el autor expresa la idea de, entre más utilicemos el espacio aéreo para la construcción, más lugares de interacción social se generarán.

Este mismo espacio puede ser utilizado para uso del suelo destinado a comercios y servicios dando una mayor variabilidad funcional del lugar haciendo que los habitantes puedan suplir sus necesidades en un radio no mayor a 5.000 mts, desalentando el uso del vehículo, reduciendo la contaminación y generando espacios urbanos limpios que inciten a ser recorridos y utilizados.

Debido a la necesidad de la utilización de medios de transporte y el consumismo descontrolado sin modelos de reutilización, reciclaje y autosuficiencia urbana como se ve en la zona del 20 de Julio, aumenta la cantidad de energía consumida de las urbes a su entorno rural, desequilibrando

el entorno, creando cambios en el clima, expandiendo cada vez más las urbes las cuales absorben los entornos rurales necesarios para la subsistencia de la ciudad.

Cómo nos demuestra Salvador Rueda Palenzuela (1997) “... se puede comprobar que en el modelo de ciudad difusa el consumo de materiales extraídos de los sistemas de soporte para mantener el tipo de organización urbana, es mayor que el correspondiente al modelo de ciudad compacta. Lo mismo sucede con relación a los flujos contaminantes proyectados sobre los sistemas de soporte de ambos tipos de ciudad, debido a los modelos de movilidad, edificación y servicios asociados de cada modelo urbano.” (p. 24) demostrando las problemáticas urbanas principales del 20 de Julio, como el mono funcionalismo (relaciones urbanas básicas de un mismo uso) que genera interacciones monótonas y simples, las cuáles se demuestran mediante la uso principal del comercio y la vivienda, en donde no se crean las comunicaciones complejas que debería tener la ciudad para funcionar correctamente, generando la segregación social, haciendo que las relaciones sean demasiado pobres, la sectorización de la zona en usos limitados y la utilización del automóvil como principal medio de transporte.

Este consumo excesivo de energía se ve reflejado en el Metabolismo Lineal de la zona, ya que al sector del 20 de Julio y como en el resto de la ciudad, entran alimentos, energía y materiales los cuales se transforman en residuos orgánicos, emisiones contaminantes y residuos inorgánicos, a los que no se les realiza su correcto tratamiento como la reducción, la reutilización y el reciclaje, haciendo que el único consumo de energía venga del exterior o las periferias de la ciudad, dando a la necesidad de utilizar cada vez más energía para sustentar nuestras urbes cada vez más

grandes, provocando desechos que, sin ninguna duda, harán a la ciudad insostenible en un futuro.

Como nos muestra Cristian Julián Días Álvarez (2011):

“...el Distrito Capital de Bogotá, que ante la continua presión de una población en aumento sobre su infraestructura, oferta de bienes y servicios y capacidad de carga, corre el riesgo de exceder los límites permisibles, no sólo de su homeóstasis y adaptabilidad sino de sus alrededores, exacerbando su vulnerabilidad en momentos en que un mundo más caliente disminuye las probabilidades de supervivencia de los sistemas humanos.” (p. 7).

Por lo tanto, demuestra la dinámica actual que manifiesta Bogotá, como así mismo se presenta en cualquier ciudad del mundo.

En la zona de intervención urbana en las UPZ 20 de Julio y UPZ Sosiego se creó una desorganización funcional, comercial, de espacio público, sobrepoblación y excesivo consumo de energía desde el portal 20 de julio, pasando por la Iglesia del Divino Niño Jesús hasta el río Fucha, dónde se denotan problemas como abundancia de residuos producidos por la falta de los correctos tratamientos de reciclaje, alto consumo dependiente del exterior, falta total de producción dentro del sector, exceso y desorganización de vendedores ambulantes, invasión del espacio público por parte de los mismos y de los transeúntes, falta de una estructura comercial y gastronómica propia de un lugar tan turístico, ya que estos usos son las principales actividades que utilizan los visitantes como complemento a la atracción principal, congestión vehicular,

degradación del espacio público y segregación urbana de las manzanas contiguas al eje de la carrera 6ta. (Ver figura 1)



Figura 1: Ocupación de vendedores ambulantes y degradación del espacio público.

Fuente: Elaboración propia (2018)

Este conflicto comercial surge como atractor de los diferentes servicios presentados en la zona dada por la importancia religiosa y turística que da la Iglesia del Divino Niño Jesús combinada con la Plaza de Mercado 20 de Julio. Esta relación de usos creó un pasaje comercial jerarquizado sobre la carrera 6ta el cual se extiende hasta Calle 1ra de Mayo. Debido a esta relevancia económica, los vendedores ambulantes se aglomeraron sobre esta carrera sin un ente regulador, creando problemas de espacio público, contaminación visual y física, generando inseguridad en algunas zonas, apropiación indebida de las vías, comercio desorganizado y degradación del espacio público. Es importante el comercio de la zona ya que según en la plancha número 2: Fichas y Planos de Usos Permitidos del actual POT, la norma permite la creación de comercio a escala zonal, urbana y metropolitana, queriendo decir comercio hasta más de los 6.000 m².

Esta problemática que se analiza en la UPZ del 20 de Julio y la UPZ Sosiego está creciendo cada vez más, debido a la falta de planeación de su diseño urbano desde un principio pero en mayor medida a la no actuación sobre el problema inmediato, cada vez habrá más vendedores ambulantes, más vehículos en la ciudad; habrá más contaminación, se reducirá la interacción social y la necesidad de energía será mayor, hasta llegar a un límite de sustentabilidad.

Es importante esta preocupación debido a la relevancia turística y comercial que tiene el barrio 20 de Julio y a que afecta directamente a la calidad urbana y ambiental de la zona, cada vez más el barrio es un lugar representativo para la ciudad, haciendo que la congestión de personas sea mayor.

El objetivo del proyecto es crear un espacio público agradable para las personas, limpio, autosustentable y funcional, el cual se pueda recorrer y utilizar, para mejorar la calidad de vida de las personas y aprovechar al máximo el hito comercial, turístico y residencial que se ha creado en la zona de intervención. Esto se propone mediante la planeación y restructuración de los usos y funciones internas, así como las externas que se conectan con los principales nodos comerciales y funcionales de Bogotá, los cuales forman un 7, partiendo desde el centro de Bogotá por la calle 26 hacia el aeropuerto y por la carrera 7 hacia el norte. (Ver figura 2)

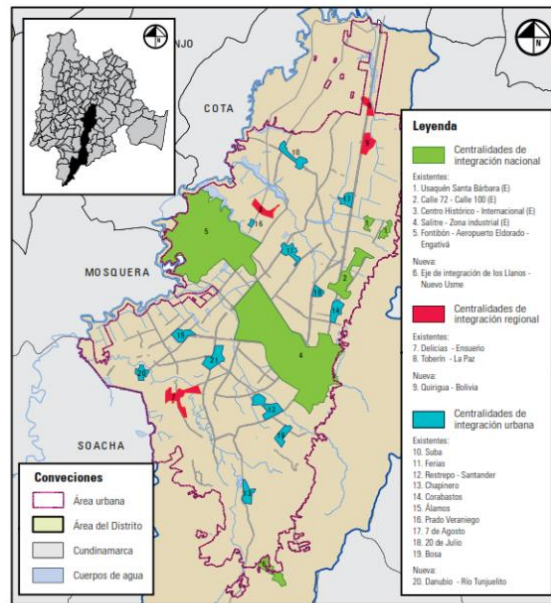


Figura 4. POT 2004: las operaciones estratégicas, principal mecanismo para implementar la red de centralidades.
 Fuente: modificado de la SDF 2006.

Figura 2: Centralidades de integración nacional en Bogotá D.C.

Fuente: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935> (2004)

La intención que el proyecto Plan de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio (P.P.R.I. Río Fucha – 20 de Julio) es que se conecte a estos nodos creando una T, la cual complemente y distribuya la estructuración comercial, residencial y funcional de la ciudad de Bogotá. (Ver figura 3)

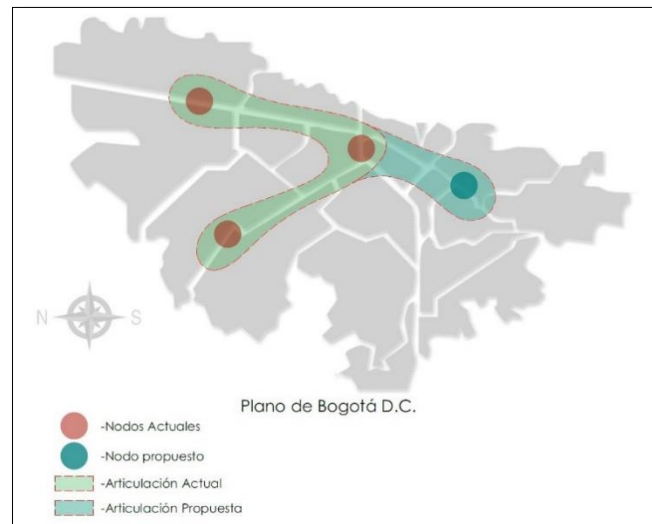


Figura 3: Modificación de nodos comerciales, empresariales y turísticos de Bogotá.

Fuente: Elaboración Propia (2019)

Esta T comercial, podría activar comercialmente el sur de la ciudad, creando nuevos focos económicos y comerciales, aprovechando la mayor cantidad del suelo de la ciudad. De esta manera, el P.P.R.I. Río Fucha – 20 de Julio sería el precursor de una ampliación económica de la ciudad, ya que se proponen 13 equipamientos en esta zona, los cuales atraerían la creación de más proyectos en la zona. Para conseguir este objetivo, se implementa la conexión de movilidad a través de la reutilización del tranvía, el cual conectaría el centro del proyecto urbano con el centro de la ciudad, produciendo una mayor fluidez poblacional hacia el proyecto.

El área de análisis del proyecto ubicado entre las UPZ del 20 de Julio y la UPZ Sosiego de la localidad de San Cristóbal, presenta un elevado crecimiento residencial, turístico y comercial sin una debida planeación estratégica de sus sistemas urbanos, causando problemáticas urbanas, económicas, sociales, funcionales y ambientales.

Marcos de Referencia

Las referencias citadas en este artículo, se muestran como sustentación de las ideas planteadas en el proyecto, y de como otras personas las desarrollaron y sometieron a prueba, creando conceptos sólidos para utilizar. Temas como la agricultura urbana, que muestra la capacidad que podría tener la ciudad para auto sustentarse al cultivar vegetación dentro de las urbes o el metabolismo urbano que se basa en la reutilización de energías, creando ciclos de utilización sin desperdicios.

Como conceptos esenciales del proyecto se muestra la agricultura urbana, la cual se desarrolla en el interior de las urbes mediante huertas orgánicas, las cuales son abastecidas y recolectadas por sus mismos residentes, lo que genera una ahorro en los gastos de energía y una producción mayor de alimentos para la ciudad, ayudando a no depender totalmente de las producciones externas de alimento, de este modo hace que la ciudad empiece a ser auto-sostenible en un futuro. Esta agricultura es particular por el entorno en que se desarrolla, ya que tiene muchas más problemáticas José Gómez (2014) “...la agricultura urbana encuentra su fundamento en transformaciones y aprovechamientos de recursos como espacio, aire, sustratos, residuos y agua” (p. 11)

También se maneja el concepto del Metabolismo Circular, el cual es la utilización de energías las cuales se pueden reutilizar para volver a ser materia prima o ser la base para crear más energía y así disminuir el efecto que producimos sobre el planeta. Cómo demuestran Edgar A.

Barragán, Pablo Arias D., Julio Terrados (2016) “Las ciudades disponen de variada energía residual o de recursos que pueden ser incorporados a las matrices energéticas, por ejemplo, las energías renovables distribuidas como la energía solar, micro hidroeléctrica, eólica, o geotermia...” (p. 3)

Estos conceptos de reutilización de energías están actualmente en discusión debido a los cambios ya perceptibles los cuales ya afectan a las personas, así mismo, es obligación del diseñador contemplar la autosuficiencia del edificio o producir algún beneficio para el medio ambiente.

En el marco normativo la planificación de la intervención del lugar se basó en las siguientes planchas normativas proporcionadas por el SINUPOT de Bogotá las cuales siguen las normas del Plan de Ordenamiento Territorial (2001) (2004) (Ver figuras 4 y 5)

Se divide en dos UPZs:

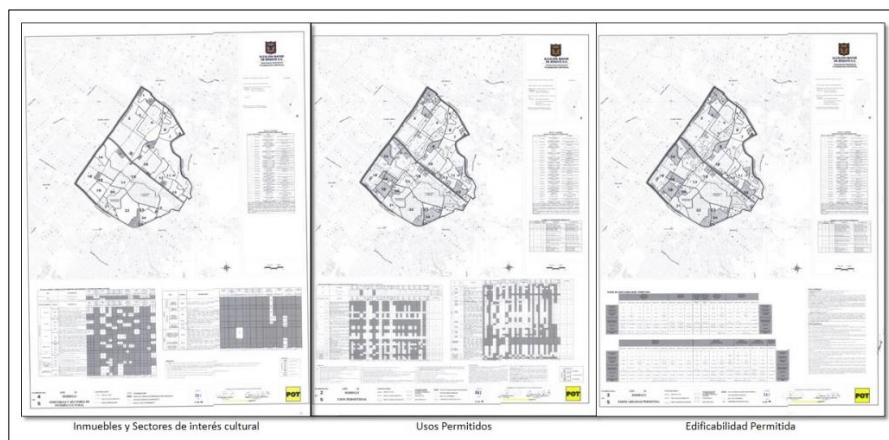


Figura 4: Planos Normativos de la UPZ Sosiego

Fuente: <http://sinupotp.sdp.gov.co/sinupot/index.jsf> (2019)

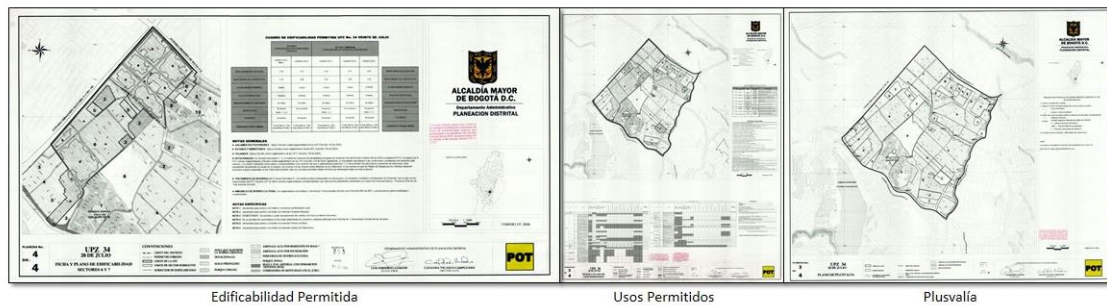


Figura 5: Planos Normativos de la UPZ 20 de Julio

Fuente: <http://sinupotp.sdp.gov.co/sinupot/index.jsf> (2019)

Esta zona hace parte de la localidad de San Cristóbal, las primeras urbanizaciones de esta localidad fueron creadas entre los años 1890 – 1905, mediante la llegada de obreros debido a las fábricas dadas frente al Río Fucha, los cuales se concentraron en las inmediaciones del río y estaban conectados por sólo la carrera 6ta.

Entre los años 1915 y 1920, la zona se expande hacia el Sur, debido a la topografía del lugar, ya que hacia la oriente, empieza a empinarse el terreno hacia los cerros, así que se siguió la misma cota de nivel hacia el sur, siguiendo la misma retícula ortogonal partiendo de la plaza fundacional como modulación para la zona, con algunas variaciones debido a lo agreste del terreno.

La consolidación de la plaza fundacional y la retícula alrededor de esta, característica principal de la modulación de la ciudad de aquella época.

En los años 1920-1930 el tranvía se conecta desde el centro de la capital, en la plaza de Bolívar la cual servía como estación al aire libre, hacia la plaza del 20 de Julio, haciendo que la llegada a la zona fuera más sencilla. Este medio de transporte creo un recorrido tradicional en el que no

sólo servía de movilización, sino como atracción turística debido a al propio tranvía. Lo que generó un acceso más fácil hacia el lugar, empezando a crecer a nivel poblacional y territorial. (Ver figura 6)

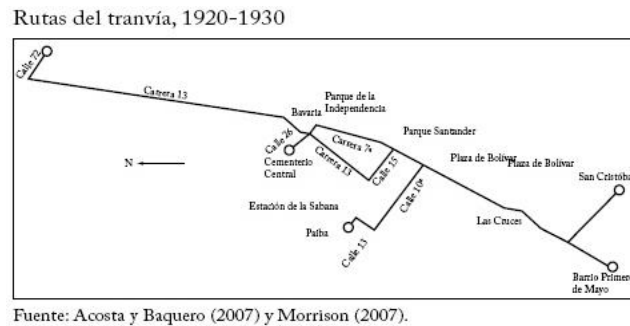


Figura 6: Ruta del tranvía entre los años 1920-1930

Fuente: <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/ecoins/article/view/4891/5890> (2019)

En este tiempo, el tranvía fue el principal medio de transporte de la ciudad (Ver figura 7), pero debido a diferentes sucesos entre el bogotazo, la inclusión de los buses en el sistema y la saturación del sistema por el crecimiento poblacional, el tranvía tuvo que ser disuelto en 1951.



Figura 7: Tranvía de tipo abierto en el año 1946, transitando en la carrera 7.

Fuente: <http://www.tramz.com/co/bg/t/ts.html> (2019)

En el año 1937 al padre Juan del Rizzo se encarga de reunir los fondos para la creación de la iglesia y el 12 de marzo de 1942 finaliza su construcción. La iglesia fue ubicada en al final de la línea del tranvía, creando en este punto un espacio de comercio, interacción social y así mismo histórico.

Debido a la alta fluencia de feligreses hacia la iglesia, en días santos y en especial en semana santa, y junto al tranvía y la plaza de mercado, las personas visitaban cada vez más la zona, causando más construcciones y crecimiento poblacional.

Estos barrios se crearon principalmente, entre otros motivos, por la migración de los trabajadores y habitantes del campo hacia las urbes.

En 1989 se amplió el templo, remodelando el santuario del Divino Niño Jesús, el actual altar principal de la parroquia y la construcción de un salón auxiliar dónde se encuentra actualmente el domo. Lo cual produjo aún más comercio y visitantes.

Años después en Bogotá se viven normalizaciones urbanas y sociales como la Ley 388 de 1993 que crea el ministerio del medio ambiente y desarrollo sostenibles, que actualmente rige la nación, pero que no se ha cumplido por razones de salubridad generada por el comercio abundante comercio ambulante. En 1991 se crea la nueva constitución nacional, se modifica y consolida el POT mediante la administración de Peñaloza y en 2003 se aprueban los primero planos de ordenamiento territorial de Colombia y son conocidos como el POT de primera generación. La UPZ 20 de Julio está dentro de la localidad de San Cristóbal, la cual se rige a

través de los planos normativos de edificabilidad permitida, estructura básica, plusvalía y usos permitidos.

En estos años el sector del 20 de Julio sufrió varios cambios urbanos y de crecimiento exponencial debido a las nuevas vías de comunicación y a la atracción turística originada por la iglesia. Se creó el portal del 20 de Julio ubicado entre las calles 30ª Sur y 32 Sur, conectado a través de la carrera 10, ocasionando una mayor atracción poblacional hacia la zona. Una fecha muy especial es la semana Santa, que en el año 2016 recibió cerca de 1'000.000 de turistas, es la iglesia más visitada en la capital.

Actualmente el barrio del 20 de Julio y en especial la Iglesia y la plaza de mercado, son lugares de congregación, económica, urbana y social, son lugares que turistas visitan cada vez que llegan a la capital.

Metodología

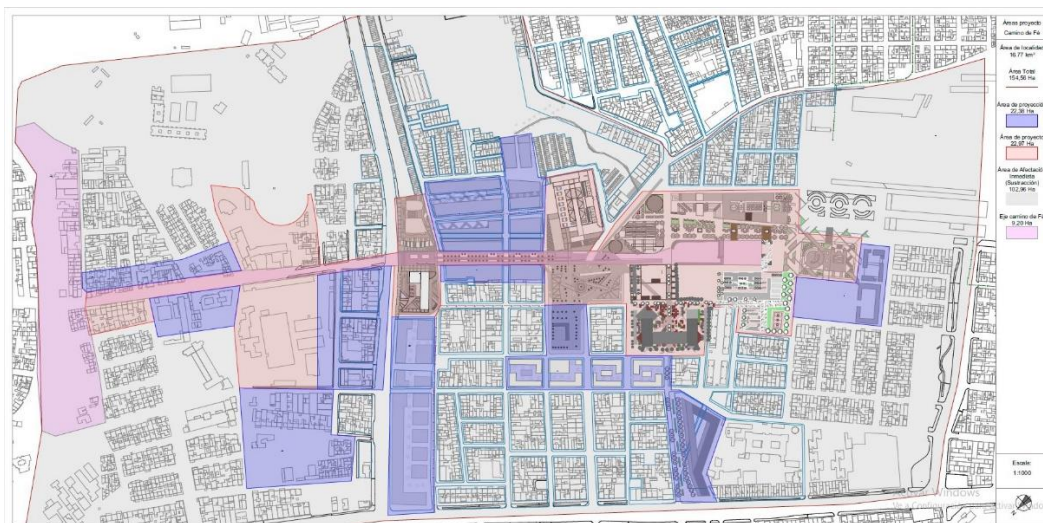
El proyecto P.P.R.I. Río Fucha – 20 de julio inició su planeación y diseño en Julio del año 2018 en el 9no semestre de la jornada diurna de 2018 hasta mayo de 2019 de 10mo semestre de la misma jornada. El proyecto, se nombró como Plan Parcial de Restructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio debido al tamaño de la propuesta, ya que comprendía su intervención sobre dos UPZ; el 20 de Julio y Sosiego, como respuesta a las problemáticas analizadas en la zona. Este proyecto se dividió en 3 fases, iniciando de la fase norte, en el río Fucha hasta la calle 1ra de Mayo (Nodo apertura ambiental río Fucha – Primera de Mayo), el nodo intermedio (Nodo Clúster de Conexión Urbana) que va desde la calle 1ra de Mayo hasta la calle 27 Sur y el nodo

final que va desde la calle 27 Sur hasta la calle 32ª Sur (Nodo complementario cultural, turístico y económico 20 de julio).

La propuesta urbana, de la fase intermedia se realizó en un grupo de cuatro estudiantes, manteniendo el estrecho dialogo con las conexiones a los dos extremos de los demás grupos para asegurar su correcto funcionamiento. Dentro de esta zona, cada estudiante decidía, según el análisis, donde implantar su modelo arquitectónico para resolver, de la mejor manera, las problemáticas referentes a su contexto y al general, así mismo se debía articular y complementar los usos requeridos del lugar.

La recolección de datos y análisis del lugar, se presenta a partir del 1 de julio del año 2018 hasta el 24 de mayo de 2019.

Dando como área total del proyecto 154,56 Ha, área de proyección de 22.38 Ha, área de proyecto construible 22,97 Ha, área de afectación inmediata 102,96 Ha y el eje que conecta la iglesia con el río Fucha tiene un área de 9,20 Ha. (Ver figura 8)



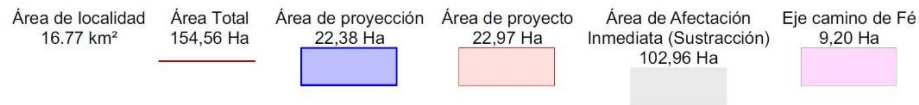


Figura 8: Área del proyecto Plan de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio

Fuente: Elaboración del grupo 1 de 10mo Semestre, jornada diurna (2019)

Actividades de Análisis

Con el tipo de análisis Ingeniería Inversa se pretende analizar en conjunto las Estructuras Normativas del lugar anteriormente mencionadas, para ver de qué manera funcionan actualmente y así determinar cuáles son los conceptos más determinantes y cómo trabajar con ellos.

Se realizó una primera aproximación al lugar mediante visitas a la zona cada 2 meses y en fechas especiales para revisar los cambios de congestión, actividad, y densidad peatonal en la zona, la cual era determinante para poder entender las dinámicas del lugar, las personas, la calidad del espacio, las cuales son las problemáticas que se percibe en el ambiente o lugar; y mediante entrevistas programadas por los mismos estudiantes y sugerida por los profesores de 9° Semestre del año 2018 y 10° Semestre de 2019 del grupo uno de la jornada diurna.

Se llevó a cabo el recorrido desde el portal 20 de Julio hasta el río Fucha, pasando por la Iglesia del Divino Niño, las conexiones para llegar a esta, la plaza principal, la plaza de mercado, el eje principal de la carrera 6ta, el velódromo y hasta el río Fucha. Percibiendo las problemáticas urbanas principales como congestión vehicular, contaminación física, atmosférica, auditiva y visual. Cómo los puntos más importantes de la zona afectan la interacción de las personas con el

lugar y cuál sería el objetivo de este recorrido como turista y creyentes. También se dialogó con algunos comerciantes de la zona sobre cómo eran las dinámicas de la zona y que opinaban sobre ellas. (Anexo 1. fotografías del recorrido)

Mediante memorias de análisis se resume la información recolectada, matrices urbanas y sistemas de clasificación DOFA, para desglosar la información y ver que partes son las más relevantes o en cuales están los mayores problemas del proyecto.

Analizados los datos, se recopilan sobre planos base para establecer las principales problemáticas del lugar, dando las primeras pautas del diseño de la zona y el alcance del proyecto a implementar.

Con seminarios impartidos en la clase de diseño urbano de 10° Semestre de la jornada diurna, se analizaron temas y leyes sobre el urbanismo para comprender el tipo y los alcances que podríamos manejar para la propuesta, temas como las jerarquías normativas, la estructura del estado Colombiano, las ramas del poder público, organización territorial en Colombia, los objetivos del desarrollo sostenible 2015-2030, la ley 388 del 1997 y sus lineamientos urbanos, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), sus estructuras principales: estructura ecológica principal, estructura funcional y de servicios y la estructura socio-económica y espacial, sus jerarquías y alcances, cómo también los análisis de referentes a diferentes escalas de intervención y talleres de proyecto.

Actividades de Síntesis

Basados en el instrumento de planeación general de Bogotá, Plan de Ordenamiento Territorial: POT, creado a partir de la ley 388, se analizaron los niveles de actuación, con el objetivo de concentrarse en la normativa urbana correspondiente, dando como resultados implantarnos en el segundo nivel de la escala (Nivel Zonal) específicamente en Planes Parciales, ya que actuamos entre dos UPZs de la localidad de San Cristóbal. Dentro de POZ se analizaron las estructuras normativas: estructura ecológica principal, estructura funcional y de servicios y la estructura socio-económica y espacial a partir de talleres guiados y sustentados en las clases de diseño Urbano. De esta manera se realizó el P.P.R.I. Río Fucha – 20 de Julio comprendiendo el alcance que debe tener el proyecto así como el papel que tiene hacia la ciudad a partir de la normativa compartida de estar diseñado entre dos UPZs.

Estas estructuras se han estudiado en la clase de Diseño Urbano, se recopiló la información pertinente de cada estructura sobre la zona del proyecto comprendiendo los indicadores para mejorar la sostenibilidad urbana de la Zona 20 de Julio, se inquirió cómo está actualmente y cómo se modificarán después de la implementación del proyecto para diseñar correctamente los sistemas urbanos afectados.

Se analizaron de las estructuras lo siguiente:

Estructura socioeconómica y espacial: aspectos demográficos y económicos, conexiones urbanas comerciales con proyectos cercanos, cambios de estratificación en predios no intervenidos y la solución de la problemática de los vendedores ambulantes.

Estructura ecológica principal: remoción de masas, la propuesta de zonas verdes y tipos de vegetación del proyecto, tipos de parques y conexiones urbanas con el proyecto, conexiones verdes, porcentajes de espacios verdes antes – después y el manejo ambiental del Centro Gastronómico y Comercial 20 de Julio.

Estructura funcional y de servicios: ampliación de avenida principal de salida de vehículos de la zona, corema del funcionamiento del Tranvía, corema funcional de usos principal y complementario, esquema de funcionamiento de ciclo rutas, parqueaderos públicos: gestión funcional y conexiones peatonales y estrategia de manejo de transporte masivo SITP y Transmilenio.

El P.P.R.I Río Fucha - 20 de Julio se realizó mediante memorias urbanas y arquitectónicas en la cual se crea la propuesta urbana general (esta debe dar soluciones a las problemáticas anteriormente analizadas) comprendida desde el Portal 20 de Julio hasta el Río Fucha y desde la carrera 10 hasta la carrera 3, identificando la afectación de los predios alrededor de las zonas modificadas. Se diseña la ubicación de los proyectos, como se conectan y cuál es el uso que va a complementar la propuesta general para crear la mejora integral del lugar. (Anexo 4 Memorias de análisis de estructuras normativas)

Enfoque de Proyecto

El proyecto a desarrollar es de tipo especial ya que es promovido por la institución hacia la comunidad del 20 de Julio, además también es consultado por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) los cuales ya tuvieron una presentación de los proyectos y se espera que un

representante del SDP esté presente para la sustentación final del proyecto. (Anexo 2: Fotos del evento en la Universidad)

El proyecto “Plan de Parcial Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio” busca como finalidad estructurar funcionalmente los usos existentes y propuestos como base para una zona de gran actividad económica y social debido a su importancia turística e histórica, con la intención de hacer este lugar autosustentable con espacios urbanos de interacción diversa, la cual mejore la calidad de vida de sus habitantes.

Estos datos dan la base del modelo arquitectónico general, el cual debe suplir una necesidad específica, articulando el diseño urbano con el diseño arquitectónico y como los materiales y detalles constructivos afectan a estas dos condicionantes.

Resultados

Se reestructura funcionalmente la zona según los instrumentos de planificación para poder crear un lugar de interacción urbana idóneo el cual pueda funcionar para la ciudad, para el barrio y para las personas. Como diseñó BIG en Nueva York el proyecto The Big U (2013) donde propone “...iniciativas con diferentes escalas, fases de implantación y sistemas de financiación

que responden a las necesidades y deseos de los barrios perimetrales... la clave del proyecto es combinar las infraestructuras técnicas con equipamientos y programas... y aspira a convertirse en un foco de encuentro y ocio...” (p.p. 140-141). Como vemos la intención del arquitecto es solucionar las distintivas características del lugar, al tratar de reactivarse, lo hace con identidad para las personas que lo habitan

Se pretende con el Plan de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio (PRIF 20 de Julio), la conectividad peatonal, funcional y de espacio público a través de la carrera 6ta, conectando los puntos más relevantes: el portal 20 de Julio, la Iglesia del Divino niño, la Plaza de Mercado 20 de Julio y el Río Fucha, a través de nuevos usos que complementan funcionalmente el sector como vivienda, comercio, salud, estudio, mercado, industria, oficinas, deportes, religión, hospedaje, cultura y zonas verdes de autosuficiencia energética, dando en total 13 equipamientos para la intervención urbana. Como diseño Colectivo 720 + De Arquitectura y Paisaje en el concurso de espacio público en la Avenida sexta en Cali, Colombia (2018) donde se basaron en dos objetivos principales: el primero realzar la importancia del tránsito peatonal mediante la recuperación del espacio público y alternativas de movilidad; y el segundo realzar la expresión misma del recorrido mediante el valor del paisaje construido y natural. El proyecto toma la historia, cultura y paisaje característico de la carrera 6ta y lo resuelven como base de su proyecto.

El P.P.R.I. Río Fucha - 20 de Julio da como propósito crear un espacio transitable, estructurado funcionalmente y autosustentable para así poder resolver las crecientes necesidades que demandan las UPZ 20 de Julio y UPZ Sosiego del sector del 20 de Julio. (Ver figura 9)

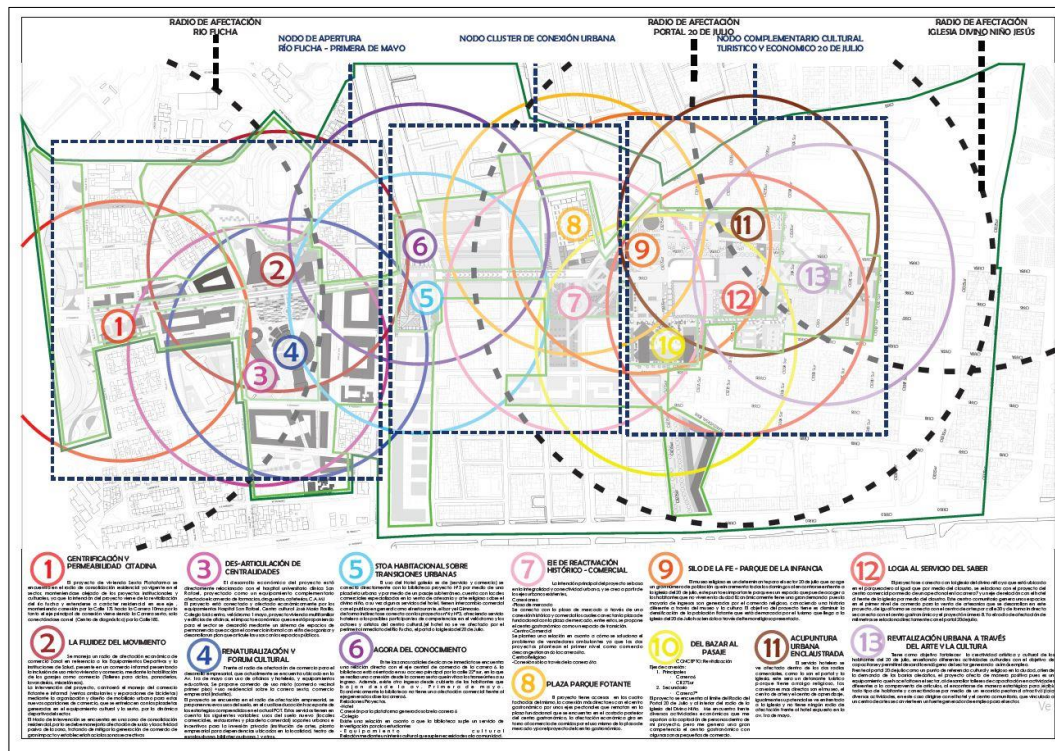


Figura 9: Análisis de la estructura económica posterior al Proyecto P.P.R.I. Río Fucha - 20 de Julio

Fuente: Elaboración del grupo 1 de 10mo Semestre, jornada diurna (2019)

Lo cual hace que los habitantes e incluso visitantes no tengan que transportarse a largas distancias, sino que tengan todas sus necesidades a cortas distancias creando nuevos centros de autosuficiencia urbana.

Esta interacción de cortas distancias de traslado promueve el desplazarse caminando, observando el lugar, sintiéndolo, haciéndose parte de él, lo que crea mayores relaciones con el entorno, combinándolas con nuevos usos de la zona, las interacciones son más complejas y enriquece los espacios urbanos. Esto reduce la utilización del vehículo particular al mínimo ya que los traslados sobre la ciudad serán más cortos y atractivos de hacer. De tal manera también

se promueve el uso de transportes alternativos para distancias largas disminuyendo la contaminación atmosférica, visual y auditiva aumentando sustancialmente la calidad de vida de las personas, lo cual evita el transporte innecesario de largas distancias en vehículos privados.

Esta disminución del vehículo particular, conlleva a una menor congestión vehicular en las calles, mejorando drásticamente la calidad del aire en la zona, el ruido de los motores y la contaminación ambiental, así como el consumo de energía generado por los automotores.

Mediante la correcta implementación de un metabolismo circular (las entradas de energías, al pasar por las ciudades, se convierten en desechos los cuales se procesan para ser otra vez energía), principalmente en los equipamientos propuestos, los modelos arquitectónicos reducirían en gran cantidad su dependencia al entorno, extrayendo cada vez más la energía de estos, equilibrando los centros urbanos con el entorno natural, haciendo una correcta relación ciudad-entorno.

Con la puesta en marcha del proyecto se pretende mejorar la calidad de vida del sector, haciendo un modelo de ciudad Compacta y Compleja.

Nodo Clúster de Conexión Urbana

Se complementa los usos de comercio del nodo Clúster de Conexión Urbana mediante la implementación de la Biblioteca Ágora del Conocimiento, el Hotel Stoa Habitacional Sobre Transiciones Urbanas, la remodelación de la Plaza de Mercado Plaza-Parque Flotante y la incorporación del Centro Gastronómico y Comercial Plataforma Gastronómica de Encuentro

Socio-Cultural. Estos nuevos usos complementan y reactivan a la congregación de visitantes a la Iglesia y en general a toda la zona. (Ver figura 10)

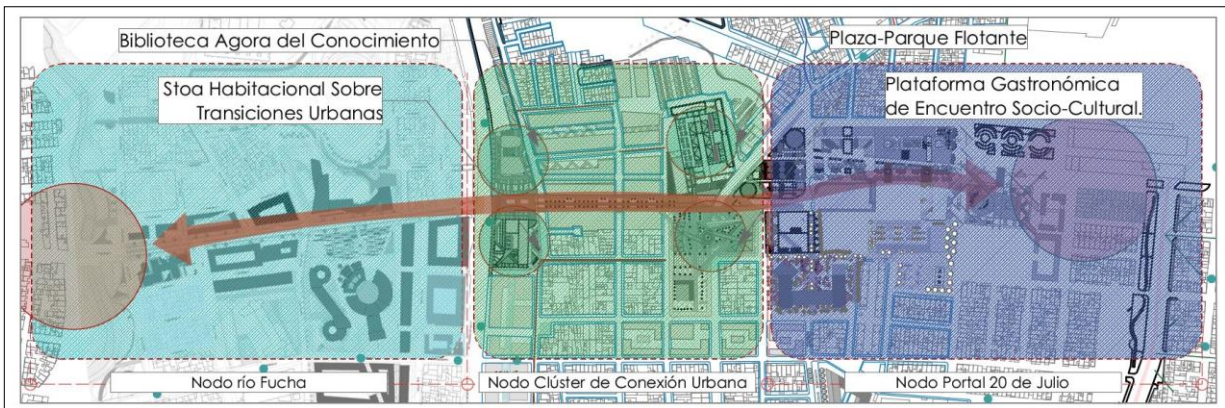


Figura 10: Modelo de flujos urbanos del Clúster de Conexión Urbana

Fuente: Elaboración propia (2019)

El nodo Clúster de conexión urbana funciona como una articulación de servicios, los cuales funcionan para ocasionar un ensamble entre los nodos a los extremos del Plan de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio. Mediante el diseño de recorridos peatonales y ciclo-vía, la conexión y estación del Tranvía, cómo el diseño de espacios de interacción para niños y adultos; y un espacio de encuentro histórico el cual resalta la importancia del lugar para la ciudad, combinados con una propuesta comercial a ambos lados del eje, hacen que se creen espacios de interacción variada y atractiva para las personas, optimizando el flujo peatonal y vehicular para un correcto funcionamiento.

Teniendo como principal eje articulador la carrera 6 entre calles 27 Sur y 1ra de Mayo, debido a que se encuentra entre los dos puntos extremos de la propuesta, se libera la zona de los vendedores ambulante, se amplía la vía permitiendo un mayor flujo peatonal, se proponen zonas

verdes de huertas orgánicas comunales para mejorar la autosuficiencia y la implementación a través del mismo de un sistema de actividades en el espacio público complementario para una mayor interacción de los usuarios con el entorno. Como presenta BIG en su plan de paisajismo urbano BQ-PARK (2019) donde toma la avenida arterial Brooklyn Height, en Nueva York y desplaza este flujo vehicular hacia los nuevos túneles, que son una modificación de la vía actual, permitiendo crear nuevas actividades urbanas y sociales en la superficie, estructurado mediante zonas de actividades, grandes espacios verdes y comercio en zonas estratégicas. Este proyecto toma el nuevo rumbo que deben tener las ciudades en el espacio público de la ciudad moderna: más zonas verdes y senderos peatonales, menos vías y automóviles.

Interacción funcional complementaria al Plan Reestructuración Integral Río

Fucha – 20 de Julio.

Debido a la connotación histórica y cultural, que identifican al 20 de Julio como un espacio turístico, a la falta de una organización de los restaurantes y comercio del sector y al potencial centro de encuentro propuesto, se da como resultado la implementación del Centro Gastronómico y Comercial 20 de Julio, para poder abastecer esta demanda en crecimiento de turistas y seguidores.

El Centro Gastronómico y Comercial hace parte de una estrategia de conexión y atracción de más visitantes hacia el lugar de intervención, distribuyendo estas zonas de comidas a lo largo de toda la ciudad hacia el oriente, creando un eje que lo articula con las demás zonas gastronómicas de Bogotá. (Ver figura 11)

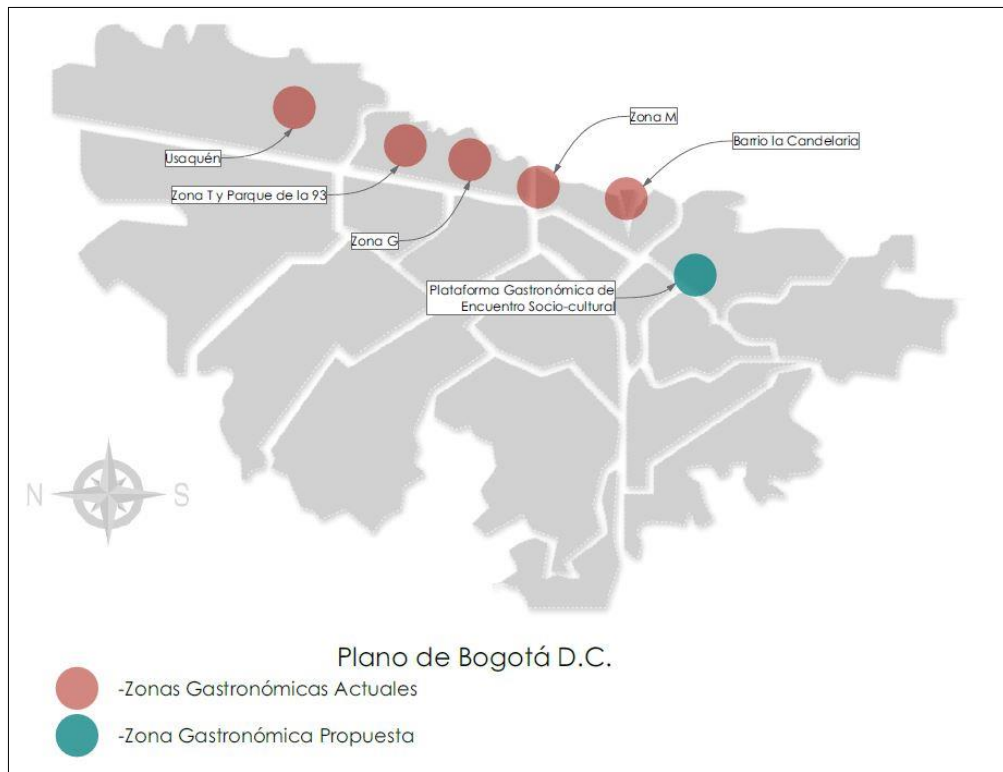


Figura 11: Ubicación de zonas gastronómica actuales y propuestas en Bogotá.

Fuente: Elaboración propia (2019)

Debido al turismo, como principal requerimiento funcional, el CGC 20 de Julio actúa como abastecedor de la demanda de alimentos provocada por la alta densidad peatonal que este uso requiere, haciendo que el proyecto Plan de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio pueda ser viable para el sector. Las principales relaciones comerciales que con los proyectos de la propuesta general se conectan principalmente en el uso propuesto, ya que entre más turístico, cultural o comercial sean, más personas lo frecuentarán requiriendo a su vez un lugar donde alimentarse. (Ver figura 12)

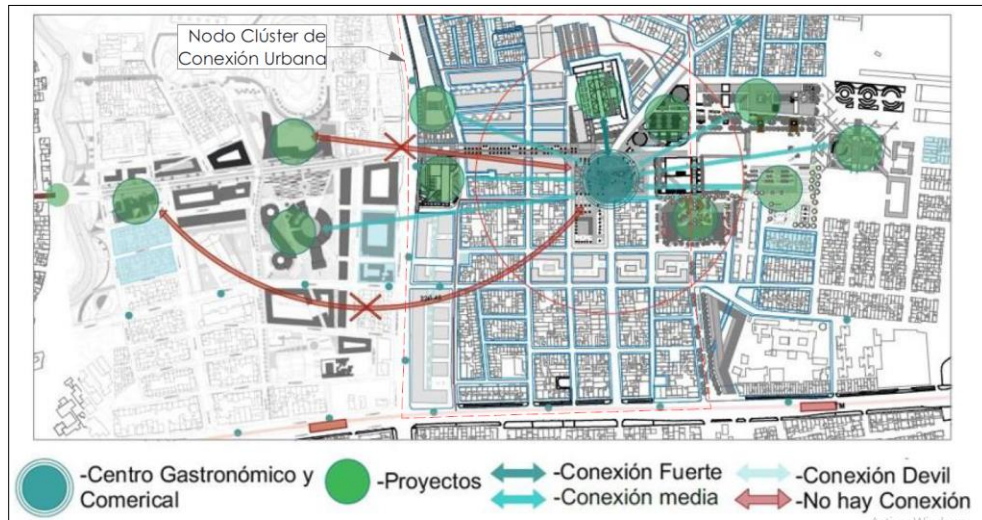


Figura 12: El Centro Gastronómico en relación con proyectos propuestos según su uso.

Fuente: Elaboración propia (2019)

La ubicación del CGC 20 de Julio se propone en este lugar debido a la relación comercial que tiene con la plaza de mercado basado en la venta de alimentos y al alto flujo peatonal que se desarrolla en esta zona.

En el diseño urbano del Centro Gastronómico y Comercial 20 de Julio, con un radio de actuación de 250mts, contempla como principal aspecto a resolver la problemática de los vendedores ambulantes presentes sobre la carrera 6ta, los cuales fueron reubicados en la planta de primer nivel del CGC (Centro Gastronómico y Comercial) 20 de Julio. Para que esta reubicación fuera exitosa comercialmente para ellos, se diseñaron senderos urbanos conectados a través de los ejes existentes del lugar, articulando los puntos más importantes como la iglesia con la plaza fundacional y esta con el eje camino de Fe sobre la carrera 6ta, de esta manera el

comercio ambulante tendría el mismo o aún mayor flujo peatonal necesario para su tipo de comercio. (Ver figura 13)

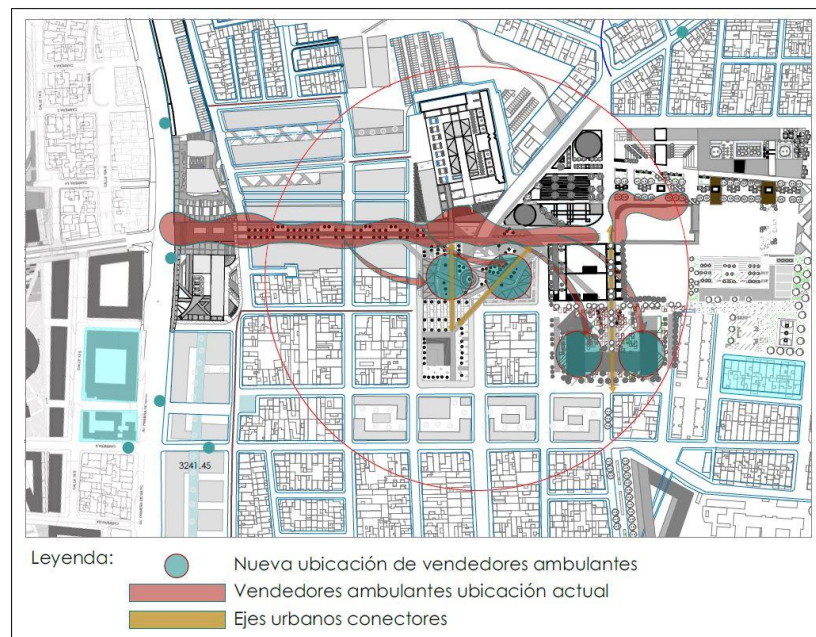


Figura 13: Diagrama de flujos urbanos de reubicación de vendedores ambulantes.

Fuente: Elaboración propia (2019)

Sobre el radio de actuación se analizó la cantidad de m² verdes existentes (entre plazoleta fundacional del 20 de Julio y la zona verde posterior a la plaza de mercado 20 de Julio) y conexiones de estos con la Estructura Ecológica principal, dando como resultado 6.673 m² de zonas verdes actuales. Con el Plan de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio, concentrado en el área de actuación del Centro Gastronómico y Comercial 20 de Julio se amplió la cantidad de m² a 28.434, mejorando y conectando los parques y zonas verdes de la zona, así

como dotado de espacios de ocio para las personas que caminan por el sector, reactivando la Estructura Ecológica Principal. (Ver figura 14)

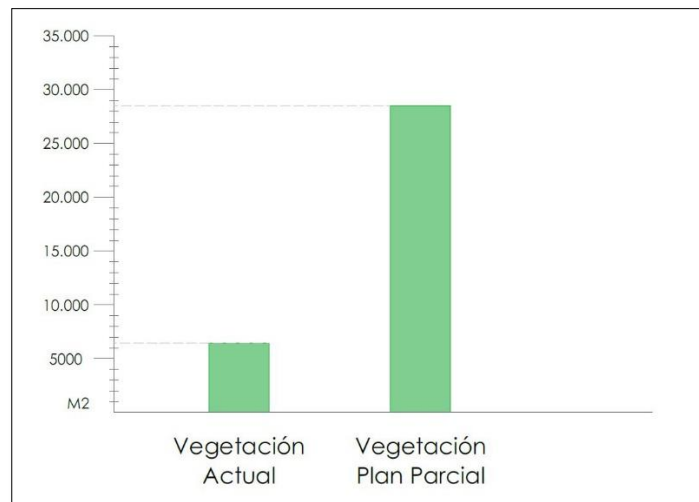


Figura 14: Síntesis en diagrama de barras de la vegetación de la zona.

Fuente: Elaboración propia (2019)

Como complemento urbano del metabolismo circular, el manejo ambiental del Centro Gastronómico y Comercial 20 de Julio se crea a partir de la reutilización de los residuos orgánicos generados por el proyecto y la Plaza de Mercado 20 de Julio, mediante un centro de compostaje ubicado cerca a la plaza, debido a la mayor cantidad de desechos que se manejan allí. Estos restos son procesados y generando abono orgánico el cual sirve para la sustentación de las huertas urbanas propuestas sobre la carrera 6ta entre calles 27 Sur y 1ra de Mayo. De esta manera los frutos de las huertas pueden utilizarse para la Plaza de Mercado o el Centro Gastronómico, generando un ciclo circular de utilización de residuos, implementando la Agricultura Urbana. (Ver figuras 15 y 16)

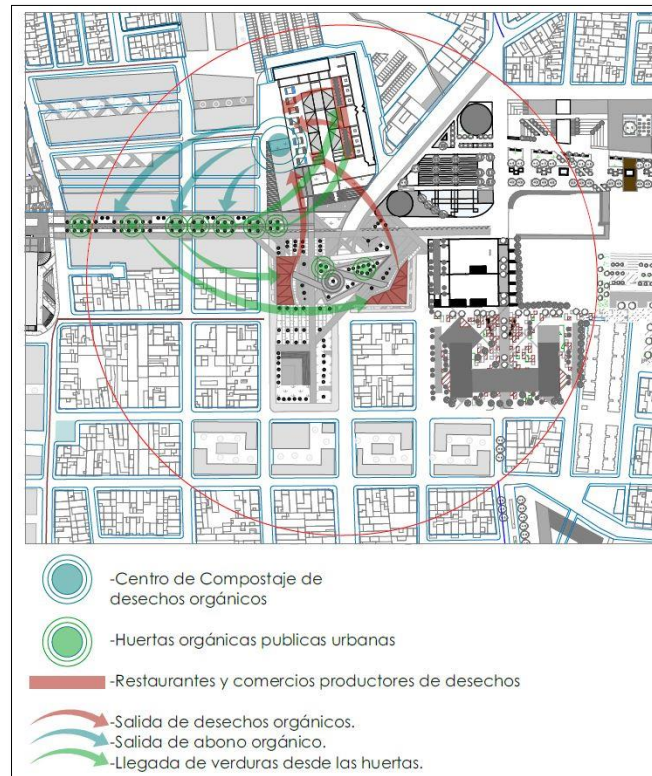


Figura 15: Diagrama de flujos de funcionamiento propuesto de desechos orgánicos

Fuente: Elaboración propia (2019)

Este diagrama de flujos muestra el proceso por el cual pasa los desperdicios orgánicos desde sus fuentes. El proceso inicia desde los restaurantes, donde se recolectan y separa los desechos orgánicos reutilizables de los inorgánicos. Posteriormente se transportan a hacia el centro de compostaje ubicado a cercanías de la plaza de mercado (ya que este comercio produce aún más desperdicios orgánicos), en este lugar se hace el proceso para crear el compost y posteriormente se lleva a las huertas orgánicas urbanas, en las cuales se diseña espacios para frutas y verduras según su requerimiento, las cuales pueden ser usadas por el Centro Gastronómico o la plaza de mercado.

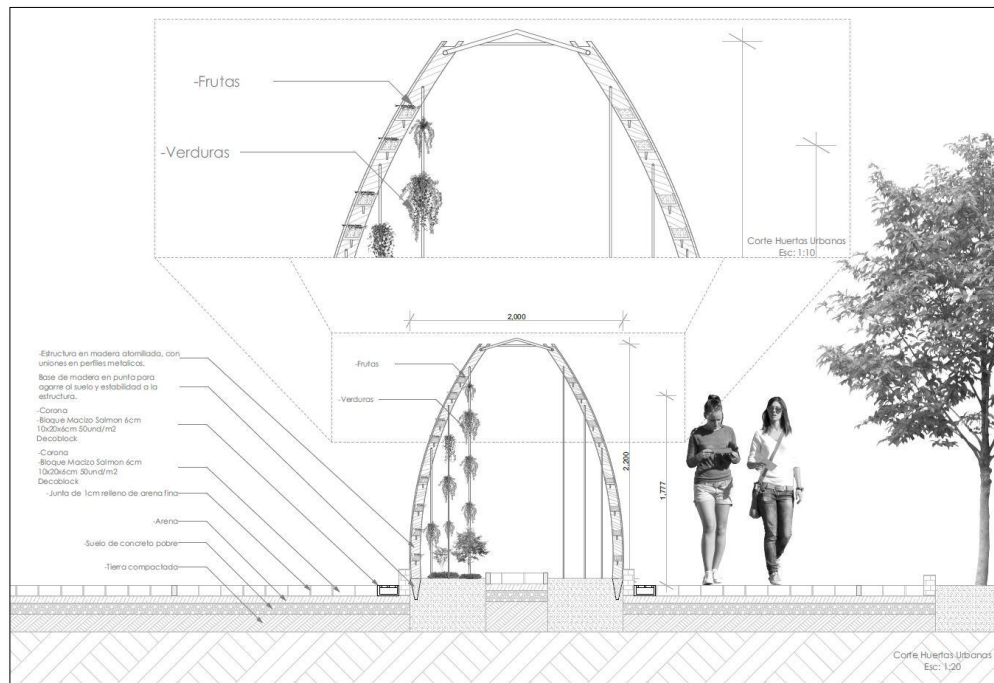


Figura 16: Modelo detallado de huerta orgánica urbana

Fuente: Elaboración propia (2019)

En la conectividad de la propuesta del CGC 20 de Julio, se proponen la implementación de parqueaderos público subterráneos conectados a través de ejes que atraviesan el proyecto creando un flujo peatonal aún mayor para el comercio del primer nivel. Estos parqueaderos se proponen en esta zona para desincentivar el uso del vehículo en el proyecto. (Ver figura 17)

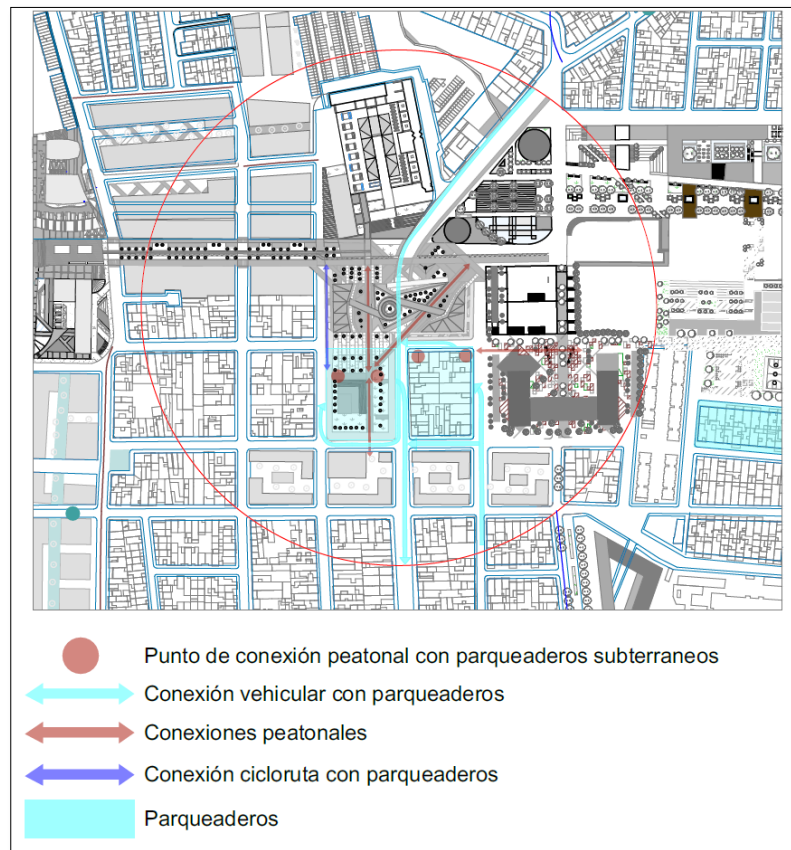


Figura 17: Diagrama de flujos de movilidad con respecto a los parqueaderos públicos perimetrales

Fuente: Elaboración propia (2019)

Por otra parte se prioriza y se estructura la implementación de diferentes medios de transporte público como la bicicleta, SITP, Transmilenio y la propuesta de la creación de un Tranvía que tenga su recorrido a través de la carrera 6ta conectando el centro de la propuesta con el centro de la ciudad, mejorando la movilidad y calidad de los servicios de transporte para que pueda funcionar correctamente el nuevo proyecto.

El Centro Gastronómico y Comercial 20 de Julio tiene una relación directa con el parque vecinal 20 de Julio, ubicado entre las carreras 7 y 7b, y las calles 25 Sur y 24 Sur.

Este parque, que fue la plaza fundacional del barrio 20 de Julio, se interviene para crear un teatro al aire libre y en su sótano un parqueadero público para 200 automóviles creando un hito cultural en la zona al distribuir la actividad comercial concentrada en el eje de la carrera 6ta y así mismo generando un mayor uso comercial, formar recorridos peatonales hacia el interior de esta zona, reactivando y haciendo más seguro el sector.

Plataforma Gastronómica de Encuentro Socio - Cultural.

La propuesta urbana y arquitectónica se diseñaron de tal manera que dependan una de la otra, ya que los ejes propuestos conectan el interior del barrio y la plaza fundacional con el eje y los proyectos cercanos propuestos, creando un alto flujo peatonal, incentivando al comercio propuesto en el primer nivel del Centro Gastronómico y Comercial 20 de Julio. El proyecto se crea con la intención de hacer espacios transitables y lugares para el ocio y las actividades al aire libre, para los habitantes y los turistas de la zona.

El proyecto arquitectónico se emplaza en el lugar mediante los ejes urbanos definidos, los cuales conectan las partes más importantes del lugar de implantación, la iglesia con la plaza fundacional y esta a su vez con el eje de Fe sobre la carrera 6ta, así que el elemento se separa a través de estos dos ejes, quedando fragmentado en 3 partes. Dotando al modelo arquitectónico de zonas al aire libre y espacios permeables. (Ver figura 18)

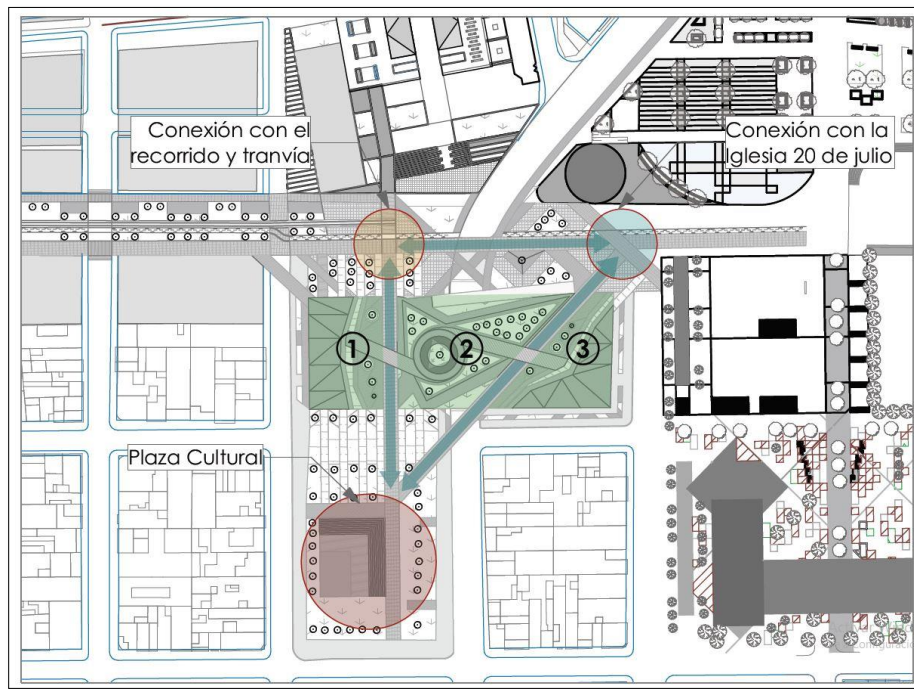


Figura 18: Conexiones urbanas y arquitectónicas articuladoras

Fuente: Elaboración propia (2019)

La intención principal del proyecto se basa en la integralidad y conectividad urbana hacia el elemento arquitectónico. El modelo arquitectónico se proyecta como un lugar transitable, conectado funcionalmente con sus hitos cercanos y creando espacios urbanos complementarios en el centro de la propuesta.

En el primer nivel, donde se reubicaron los vendedores ambulantes, se proyecta como un espacio transitable, incitando al peatón a recorrer el lugar y disfrutar de su interior, ese primer nivel remata en sus salidas con zonas urbanas de interacción al aire libre, con vegetación protectora y acompañante de mediana altura.

El nivel del Mezzanine propuesto para aprovechar la inclinación del terreno, se propone como un lugar cubierto, pero con vistas directas hacia el exterior y libre circulación del aire.

El segundo nivel se conecta principalmente por una rampa debido a los principios de la accesibilidad universal, lo cual permite el acceso de una forma más cómoda y natural.

Esta rampa, la cual llega a un espacio urbano semi-cubierto permite la generación de actividades al aire libre. En esta zona se pueden encontrar diferentes actividades de integración social, así como se genera comercio y espacio público nuevo, ya que es un espacio de libre acceso pero el cual puede ser controlado.

Sobre la plataforma se distribuyen 16 restaurantes los cuales delimitan el espacio repartidos en dos niveles los cuales están conectados principalmente a través de una rampa circular propuesta en el centro del proyecto, pero por medidas de seguridad también se implementan escaleras urbanas y contra incendios. (Ver figura 19)

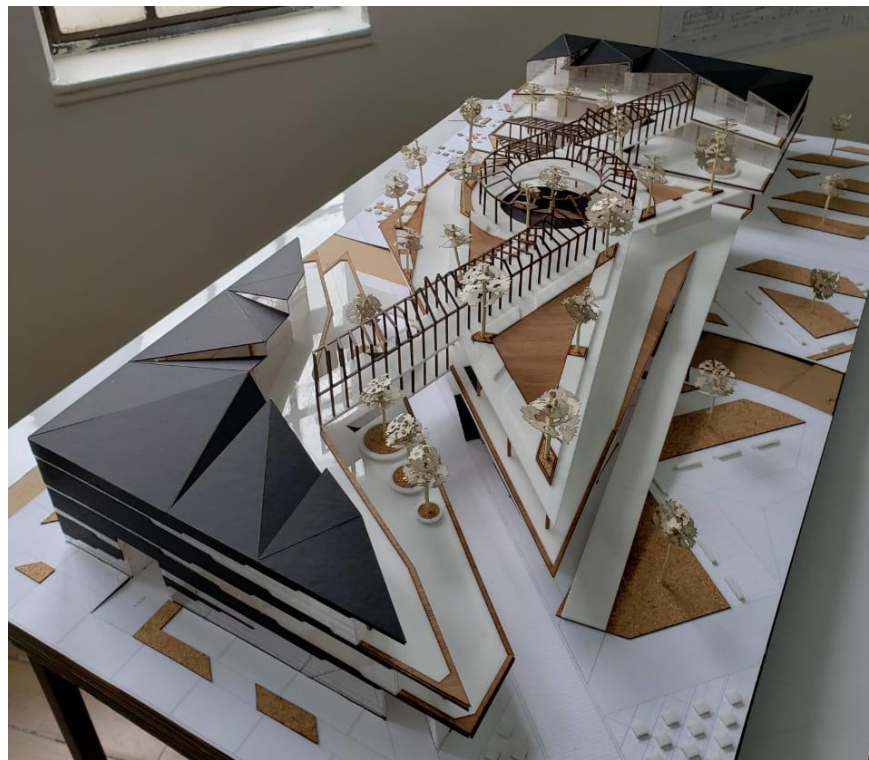


Figura 19: Maqueta del proyecto Plataforma Gastronómica de Encuentro Socio-Cultural

Fuente: Elaboración propia (2019)

Los restaurantes del tercer nivel cuentan con vistas hacia todas las caras del proyecto y con un diseño particular de su cielorraso, debido a que se plantean las cubiertas inclinadas, creando los lucernarios característicos del proyecto, que se muestran sólo desde su parte interior, rematando los ejes interiores que tiene la propuesta, como al mismo tiempo dota de iluminación y ventilación natural los restaurantes del tercer nivel, disminuyendo en gran cantidad la necesidad de la luz artificial en el día. Cómo realizó Renzo Piano en el Museo Broad de Arte Contemporáneo de los Ángeles, California (2008) y David Chipperfield en el museo Jumex,

Ciudad de México (2013) quienes utilizaban esta forma para recibir la iluminación y ventilación natural de las salas de exposición.

Estos últimos niveles se conectan a través de un recorrido el cual envuelve la rampa circular propuesta, permitiendo recorrer todo el proyecto y apreciarlo.

Se plantean zonas verdes en los niveles dos y tres, haciendo agradable a la vista así como da sombra y limpia el aire del lugar.

El proyecto propone la recolección de aguas grises de las cubiertas para ser tratadas y reutilizadas en baños, servicios y riego de zonas verdes mediante las inclinaciones que tienen las cubiertas, dando una recolección total de 73.08mts³/seg. Estas aguas llegan a un tanque de reserva el cual la envía a los sitios requeridos. (Ver figura 20)

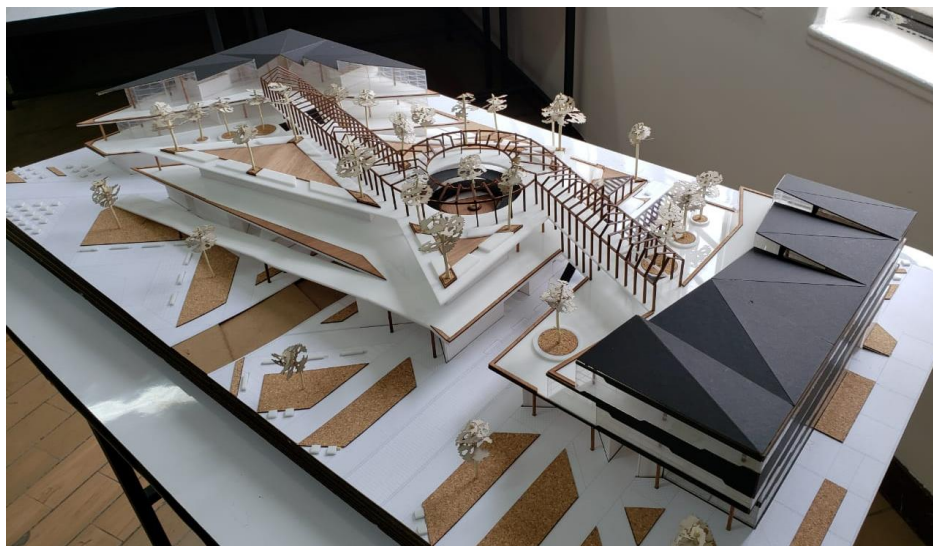


Figura 20: Foto de maqueta de las cubiertas inclinadas.

Fuente: Elaboración propia. (2019)

El edificio tiene una cimentación profunda de pilotes de 50 cm x 2mts x 1mts a 25mts de profundidad, debido a la capacidad portante del suelo del proyecto. Se propone el sistema constructivo aporticado con columnas circulares de 40cm o 60cm según el requerimiento, con placas nervadas de entrepiso en concreto armado de malla electrosoldada de acero corrugado y casetón recuperable de icopor.

El modelo arquitectónico se resuelve estudiando y resolviendo las problemáticas específicas que lo conciernen, a través de los conceptos arquitectónicos plasmados a lo largo de la carrera, los cuales son la base a tener en cuenta al proyectar un edificio:

Envolvente:

-El lugar de intervención se muestra como una zona inmersa en el comercio y el turismo, pero con una interacción social limitada, dada por una serie de problemáticas urbanas que no dejan explotar estas dinámicas sociales a su máximo potencial. Esta articulación socio-cultural se basa en la historia y la fe, ya que la Iglesia del Divino Niño Jesús, combinada con la plaza de Mercado 20 de julio, fueron las que impulsaron este nodo en el sur de la ciudad. Este nodo turístico se envuelve en un clima templado con una temperatura anual de 14°C, una humedad relativa entre 80%-85% y una radiación solar de 4100 wh/m2 por día.

Simbolismo:

-El proyecto simbólicamente representa el ocio e interacción social envuelta y elevada por servicios que incitan a generar aún más estas relaciones culturales y representativas del lugar.

El proyecto simbólicamente se crea como un espacio de interacción elevado envuelto en servicios.

Geometrización:

-El elemento arquitectónico se basa en un rectángulo el cual es perforado y dividido por dos ejes articuladores, resultando un elemento dividido en tres partes. En los volúmenes de los extremos, se divide y retrocede la parte superior, dando una geometría escalonada a la forma y del escalón superior de estos volúmenes se toman varios puntos de las caras interiores y se elevan con dirección a ejes que se abren desde un círculo que descende en espiral en el centro del volumen intermedio, estos ejes son los elementos de ordenadores del proyecto, ya que los demás se despliegan o articulan a través estos. (Ver figura 21)

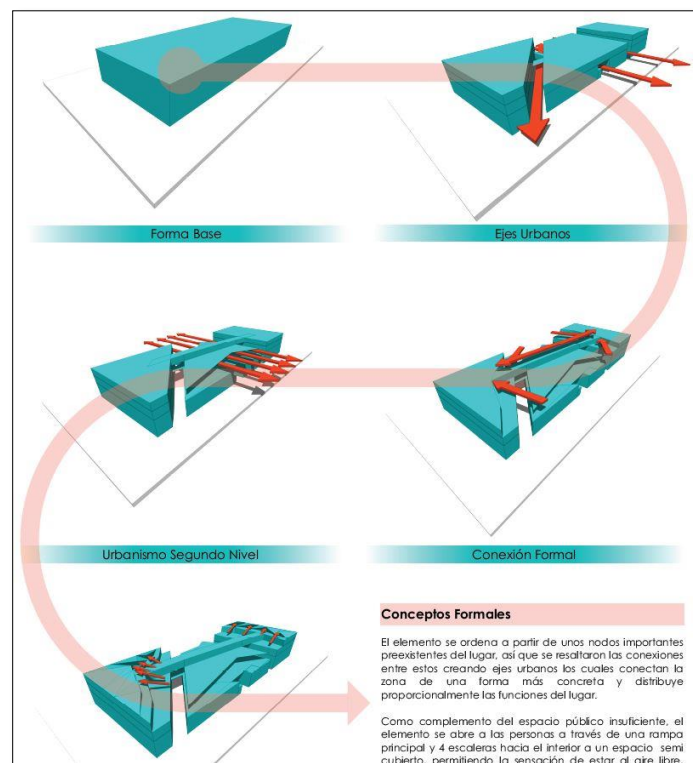


Figura 21: Modificación formal del proyecto

Fuente: Elaboración propia (2019)

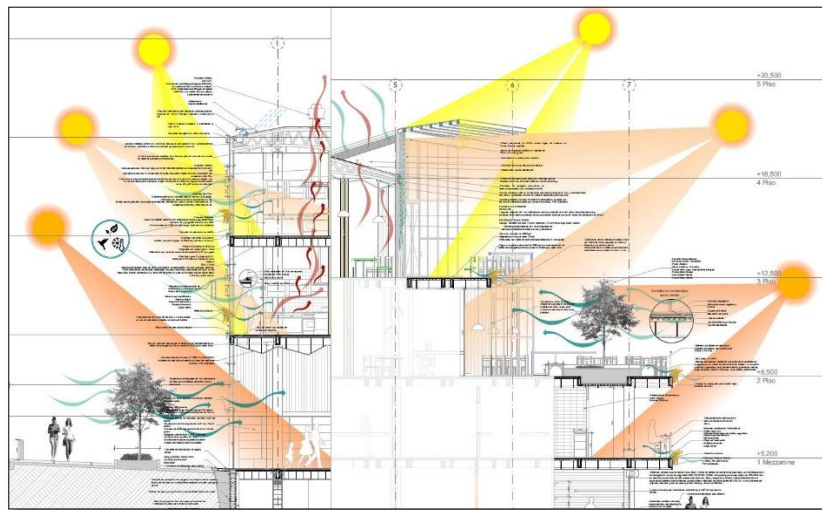
Espacialidad:

-El primer nivel se enriquece con un espacio permeable iluminado con luz natural, con una doble altura la cual varía debido a la inclinación del terreno de occidente a oriente, llegando a espacios en los cuales se puede desarrollar Mezzanines. En la segunda planta, se desarrollan espacios de interacción con zonas verdes y mobiliarios en zonas cubiertas y descubiertas, complementados con comercio de pequeña escala, y en los extremos se crean una serie de restaurantes con una altura de 4mts en su interior, dando la oportunidad de experimentar con el cielorraso los cuales pueden generar restaurantes más ricos espacialmente, estos elementos envuelven una rampa en forma de espiral que gira alrededor de un árbol controlando de forma natural la iluminación, esta rampa está ubicada en el centro del modelo la cual asciende al tercer nivel, la cual se abre hacia los restaurante del tercer nivel mediante un tipo de puente cubierto por una pérgola con cubierta de acetato, la cual protege y deja pasar la luz natural. Estos restaurantes se enriquecen mediante la inclinación de su cubierta en sus fachadas interiores, permitiendo crear una espacialidad libre y diferente para dar comodidad a los clientes.

Materialidad:

-En su fachada se propone la implementación de vegetación a la vista sobre las aberturas de las ventanas nivelando la temperatura al interior del proyecto. (Ver figura 22) Así como realizó Jean Nouvel en One Central Park (2014) quién planteo un jardín vertical en su torre de apartamentos “Éstas funcionan como un dispositivo de control solar con variaciones

estacionales, que protege a los apartamento de la radiación solar directa en verano mientras permite la máxima exposición solar en invierno” (p. 220) De esta manera, el arquitecto mejoró la calidad de vida de los habitantes de los apartamentos mediante la utilización del ciclo natural de las plantas cuando son expuestas a las 4 estaciones.



Discusión

Los resultados del Plan Parcial de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio fueron la implementación de los 13 proyectos (servicios) sobre un eje articulador extendido a través de la carrera 6ta conectando el Río Fucha y el Portal 20 de Julio, en un área de influencia de 154,56 Ha, esto significa que los habitantes del sector cuentan con los servicios complementarios para el correcto funcionamiento del sector. Esto quiere decir que se creó un nuevo hito comercial, histórico, turístico, funcional y ambiental, en el cual las personas no necesitan transportarse por largos trayectos para subsistir, disminuyendo en gran cantidad la circulación de vehículos particulares y liberando sustancialmente el transporte público haciendo que la contaminación atmosférica, auditiva y visual disminuya al menos desde esta parte de la ciudad.

Estos habitantes de este sector, ya creada la propuesta, no necesitan transportarse en vehículos privados, más de 2 km de diámetro desde el punto central de la propuesta urbana, ya que se diseñaron los espacios públicos con la principal razón para ser recorridos y debidamente entrelazados para que conecten de la mejor manera los hitos existentes del lugar, así como los servicios que prestan a toda la comunidad. Para asegurar este flujo de conectividad, se presentaron alternativas de transporte y se replantearon los actuales: el Tranvía conecta el centro de la ciudad con la propuesta además de servir de transporte para cortos trayectos dentro de la propuesta, la ciclovía se conecta con la red de Bogotá, además de servir para cualquier tipo de transporte que no contamine (monopatines, patinetas, triciclos o cualquier transporte operado manualmente), así como la modificación de las paradas del SITP alrededor y no dentro de la propuesta y las conexiones más concretas desde el Transmilenio hacia las estaciones y de este al

futuro Metro. Todo esto combinado con la ampliación, modificación y gestión de las vías actuales del lugar, hacen que el transporte pueda ser más fluido y seguro, debido a la necesidad presentada por alta congestión peatonal que ahora se presentará.

Se presenta un déficit en las conexiones de la zona Sur-Oriente del proyecto, debido a la pendiente presentada hacia la zona y las limitadas vías de acceso hacia ella, esto hace que las únicas vías de salidas y entradas al lugar se saturen en horas pico.

El funcionamiento del Nodo Clúster de Conexión Urbana que conecta los dos extremos del proyecto reubica a los vendedores ambulantes, crea nuevos espacios de interacción a través del eje, propone nuevos usos de hospedaje, gastronomía, mercado y cultura, y articulados con usos complementarios como vivienda en altura, comercio, industria y oficinas liberan totalmente la circulación peatonal del eje, crean espacios de interacción los cuales hacen que la zona sea más diversa y compacta, así como mediante los diferentes usos, estas interacciones son más variadas y complejas, creando un modelo de ciudad más interactivo, donde los espacios urbanos sean los lugares más importantes de una ciudad debido a que allí se crea la ciudad.

La ubicación y relaciones comerciales del CGC 20 de Julio demuestran la necesidad del edificio para el Plan de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio, desarrolla un correcto abastecimiento de alimentos para el alto flujo peatonal generado, ya que la mayoría de proyectos son culturales, comerciales y hoteleros. Esto crea un ensamble funcional con el cuál el proyecto tenga más alternativas para que funcione.

La reubicación de los vendedores ambulante en la parte inferior del proyecto presenta una mejora significativa para el lugar, ya que se liberó el espacio así como se estructuró de mejor

manera los ejes conectores que regulan el comercio y el flujo peatonal hacia el interior del barrio haciéndolo más seguro.

Pero la cantidad de comercios pueden no ser los suficientes para la cantidad de vendedores ambulantes que hay en el lugar, ya que el CGC 20 de Julio cuenta con 256 locales comerciales en el primer nivel y el Proyecto Del Bazar al Pasaje cuenta con 200 locales también en primer nivel.

El modelo de agricultura urbana promueve el reciclaje en el sector, así como se disminuye la cantidad de desperdicios dados por los comercios de comidas. Estas huertas hacen que las personas se apropien del lugar y lo cuiden, ya que ellos mismo son lo beneficiado por su funcionamiento, como al mismo tiempo proporciona alimento para las personas que lo necesitan o pueden ser un complemento para la Plaza de Mercado y el Centro Gastronómico.

La Plataforma Gastronómica de Encuentro Socio-Cultural se crea con la intención de ser un nuevo espacio de interacción urbana, social y comercial, mediante espacios urbanos al aire libre y cubiertos, con comercio complementario en el centro y 16 restaurantes a su alrededor. El proyecto muestra una estrecha relación urbano-arquitectónica debido al tipo de volumen permeable que se propuso ya que está atravesado por ejes urbanos articuladores, creando un edificio recorrible el cual se emplaza y complementa con el resto de las propuestas.

Conclusiones

Las problemáticas urbanas expresadas en el artículo y así como la propuesta realizada, exponen los análisis creados por elaboración personal o grupal del Grupo 1 de 10mo Semestre del año 2019 de la Universidad Católica de Colombia.

El Plan de Reestructuración Integral Río Fucha – 20 de Julio presenta unas mejores significativas para el área de intervención, reactivando el hito comercial y turístico que actualmente representa la zona para Bogotá, con una proyección de inicio de funcionamiento desde el año 2050 hasta el año 2100.

El proyecto muestra una clara planificación de los componentes y estructuras normativas en pro de la calidad de vida de las personas y su correcto funcionamiento, pero con la implementación de sólo esta zona, no hace un cambio significativo para la ciudad.

Este proyecto plantea un nuevo modelo de ciudad autosustentable, autónomo y que puede incluso generar apoyo a la ciudad, ya que se crea espacio público interactivo, útil, con un metabolismo urbano circular, el cual aporte energía a la ciudad y a sus habitantes, así como desincentiva el uso del vehículo privado e incitan a las personas a recorrer y sentir el espacio público, deteniendo y mejorando el modelo actual de ciudad que tenemos.

Con base en algunas directrices que se plantean en la propuesta y la correcta planeación de diferentes nodos de reestructuración en la ciudad de Bogotá y de cualquier parte del planeta, podría detenerse el inminente colapso de las ciudades. Pensar en conjunto y a futuro, prevaleciendo el bien general del particular e implementando las nuevas tecnologías que existen

para la reutilización y el reciclaje, se puede crear un modelo de ciudad que aunque crezca, pueda seguir funcionando correctamente.

Se desarrollaron los temas visto en los núcleos problémicos de la Facultad como Espacio, Lugar y Hábitat, mediante los análisis del contexto geográfico, histórico, funcional, normativo y cultural, los cuales dieron la base de las problemáticas y soluciones que se presentaron en el texto.

La Plataforma Gastronómica de Encuentro Socio-Cultural se resolvió de manera tal, que pudiese articularse a un contexto rico en historia, con espacios idóneos para más actividades, concentrando su uso en la expresión e interacción cultural vista desde la gastronomía como historia expresada con el sabor, un elemento que recuerda la historia de otra manera, así como refleja la cultura de lo esencialmente intangible. Del mismo modo lo resolvió el Market Hall, de MVRDV (2014), quienes propusieron un centro de gastronomía y tiendas dentro de un vacío de 40mts de alto por 40mts de ancho, envuelto por apartamentos en los pisos superiores y comercio en los inferiores, todo esto ubicado en la plaza fundacional de la zona de Rotterdam. De esta manera, la firma impregna al lugar de historia e interacción social generando espacios seguros en los cuales la actividad urbana se desarrolla tanto en el exterior como en el interior. (Ver figuras 23 y 24)



Figura 23: Render de la parte superior del proyecto.

Fuente: Elaboración propia. (2019)

Como se puede apreciar, el proyecto basa su idea en proporcionar espacios al aire libre elevados para la integración cultural de las personas de la zona. Estos lugares hacen parte del espacio público, no se encierran ni dividen ni sectorizan, sólo se integran al lugar.



Figura 24: Render de espacios al aire libre y conexiones del proyecto.

Fuente: Elaboración propia. (2019)

Referencias

Alcaldía Mayor de Bogotá. 2004. “*Decreto 190 de 2004: por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003.*” Registro Distrital 3122 de junio 22 de 2004. Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935>.

Universidad Católica de Colombia, (2010). Proyecto educativo del Programa de Arquitectura. *Tercera Edición*, (3), 25. Recuperado de: <https://www.ucatolica.edu.co/portal/wp-content/uploads/adjuntos/programas/arquitectura/pep-arquitectura.pdf>

Rueda, S. (1997). *Modelos Urbanos y Sostenibilidad*. (1). Cataluña, España: Agencia Europea de Medio Ambiente. Recuperado de: <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd30/modelos.pdf>

Gómez Rodríguez, J.N., (2014). Agricultura urbana en América latina y Colombia: Perspectivas y elementos agronómicos diferenciadores. *Tesis de Grado* Universidad Nacional Abierta y a Distancia, Medellín, Colombia. Recuperado de: <https://repository.unad.edu.co/handle/10596/2749>

Barragán, E., & Arias, P., & Terrados, J. (2016). Fomento del metabolismo energético circular mediante generación eléctrica proveniente de rellenos sanitarios: estudio de caso, Cuenca, Ecuador. *Ingenius. Revista de Ciencia y Tecnología*, (16), 36-42. Recuperado de: <http://dx.doi.org/https://doi.org/10.17163/ings.n16.2016.05>

Planos de Normativas del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Bogotá. En consulta de documentos de *Sinupot.cov.co* Recuperado de <http://sinupotp.sdp.gov.co/sinupot/index.jsf>

Fernández, Luis G., editor (2019). BIG 2013-2019. *AV Monografías, Volumen*, (211-212), 140-143.

Compacidad de las ciudades. (2009). Recuperado de: <http://www.catmed.eu/dic/es/48/compacidad-urbana>

Fernandez, Luis G., editor (2017). *Renzo Piano: Building Workshop. AV Monografías, 1* (198), 70-76.

El croquis editorial. (2016). *JEAN NOUVEL*. El croquis, 1(183), 218–231.

Galiano, L. F. (2018b). *David Chipperfield Architects*. *AV Monografías*, 1(210), 78–85.

Díaz Álvarez, C.J. (2011). Metabolismo de la ciudad de Bogotá D.C: *una herramienta para el análisis de la sostenibilidad ambiental urbana. Tesis Maestría*. Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de: <http://bdigital.unal.edu.co/4991/1/08905064.2011.pdf>

- Colectivo 720 + De Arquitectura y Paisaje. (2018, 7 junio). *Segundo lugar en concurso de espacio público en la avenida Sexta de Cali, Colombia*. Recuperado de: <https://www.archdaily.co/co/895915/colectivo-720-plus-de-arquitectura-y-paisaje-segundo-lugar-en-concurso-de-espacio-publico-en-la-avenida-sexta-de-cali-colombia>
- BIG. (2019, 10 abril). *BIG transformará autopista de Brooklyn con proyecto de paisajismo urbano*. Recuperado de: <https://www.archdaily.co/co/914837/big-transformara-autopista-de-brooklyn-con-proyecto-de-paisajismo-urbano>
- Galiano, L. F. (2018a). *Más ciudad: Futuros urbanos, futuros humanos*. Arquitectura Viva, 1(207), 3-3.
- El croquis editorial. (2014). *MVRDV*. El croquis, 1(173), 40–43.

Anexos

Lista de anexos:

1. Fotografías del recorrido del lugar.
2. Fotografías del evento de visita de representantes del SDP en la Universidad Católica de Colombia.
3. Propuesta Urbana General
4. Análisis de estructuras
 - 4.1 Estructura ecológica principal
 - 4.2 Estructura funcional y de servicios
 - 4.3 Estructura socio-económica y espacial.
5. Memorias de diseño
 - 5.1 Memoria urbana
 - 5.2 Memoria arquitectónica
 - 5.3 Memoria constructiva
- 6 Planimetría
 - 6.1 Plantas
 - 6.2 Cortes
 - 6.3 Alzados

6.4 Cortes Fachada

7. Fotografías de la entrega de grado

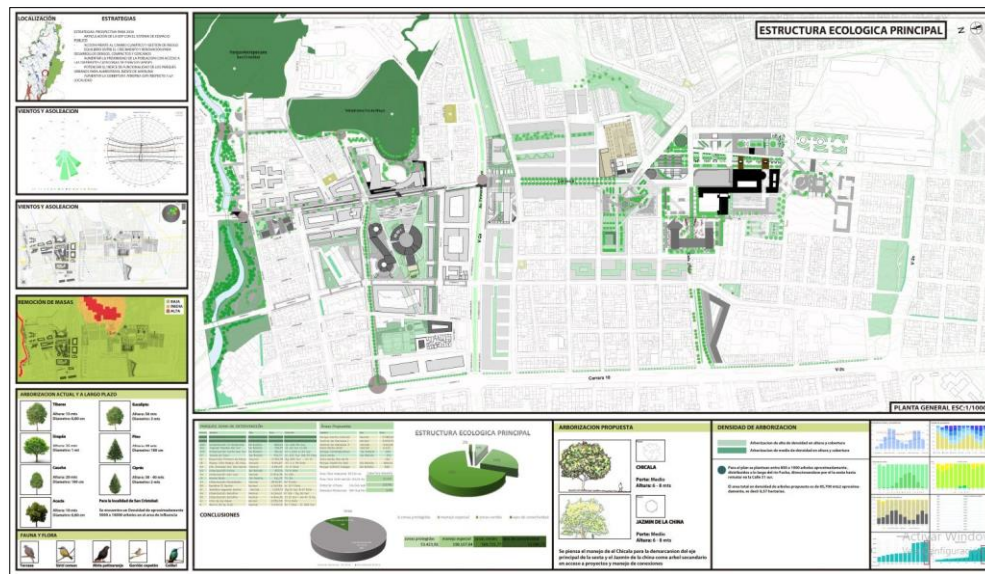
Fotografías del recorrido del lugar tomadas por el grupo 1 de 10mo Semestre, jornada diurna
(2018)



Fotografías del evento de visita de representantes del SDP en la Universidad Católica de Colombia (2019)



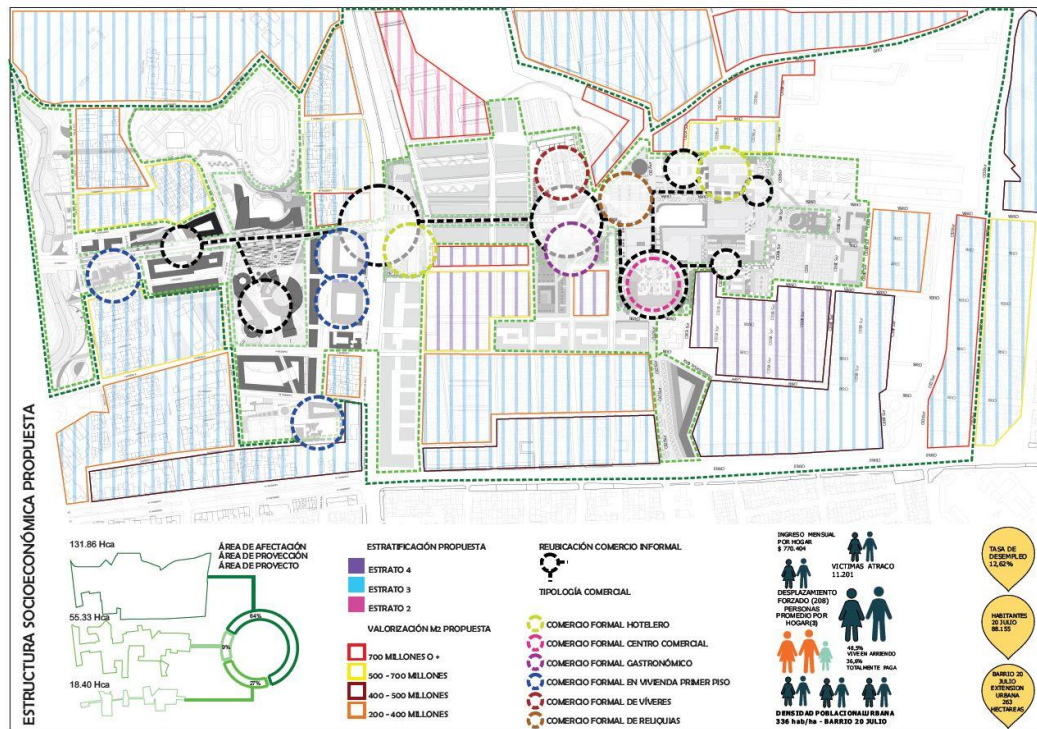
Estructura ecológica principal. (2019)



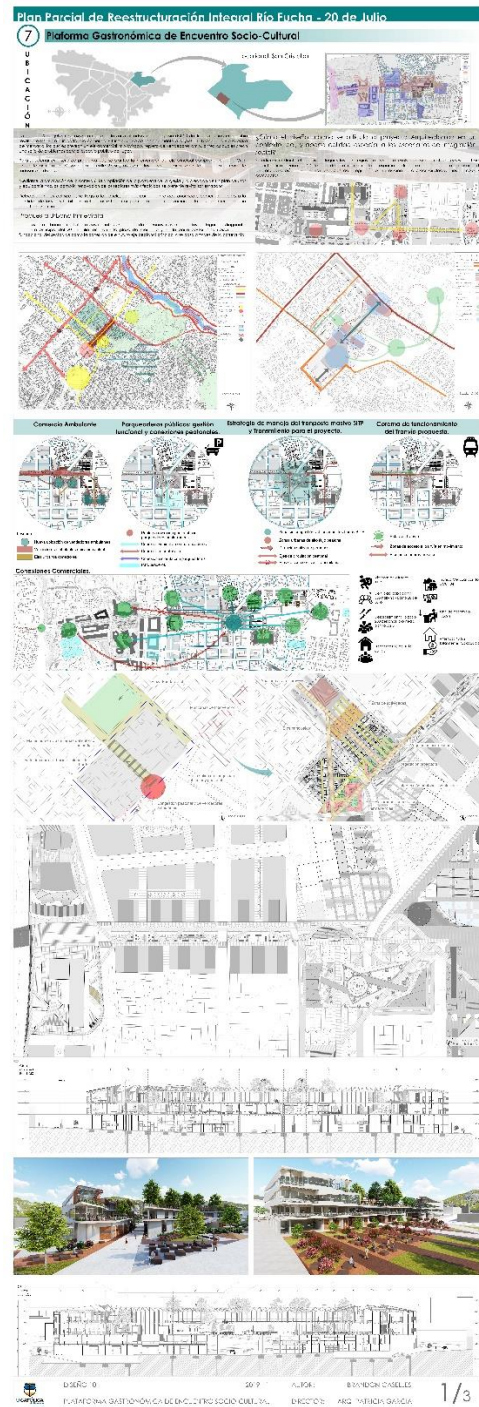
Estructura funcional y de servicios. (2019)



Estructura socio-económica y espacial. (2019)

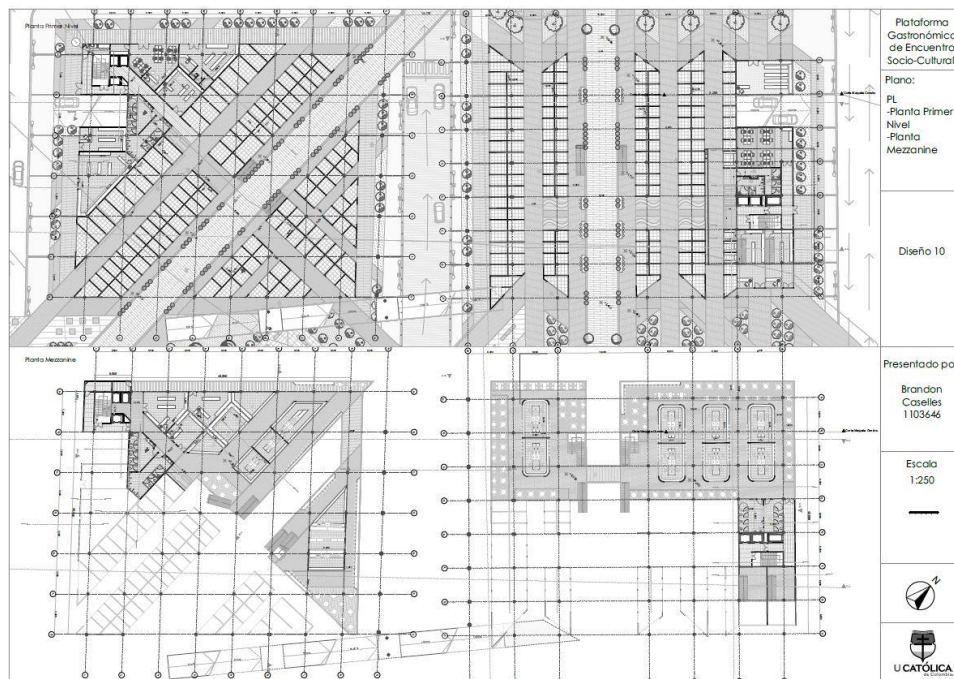
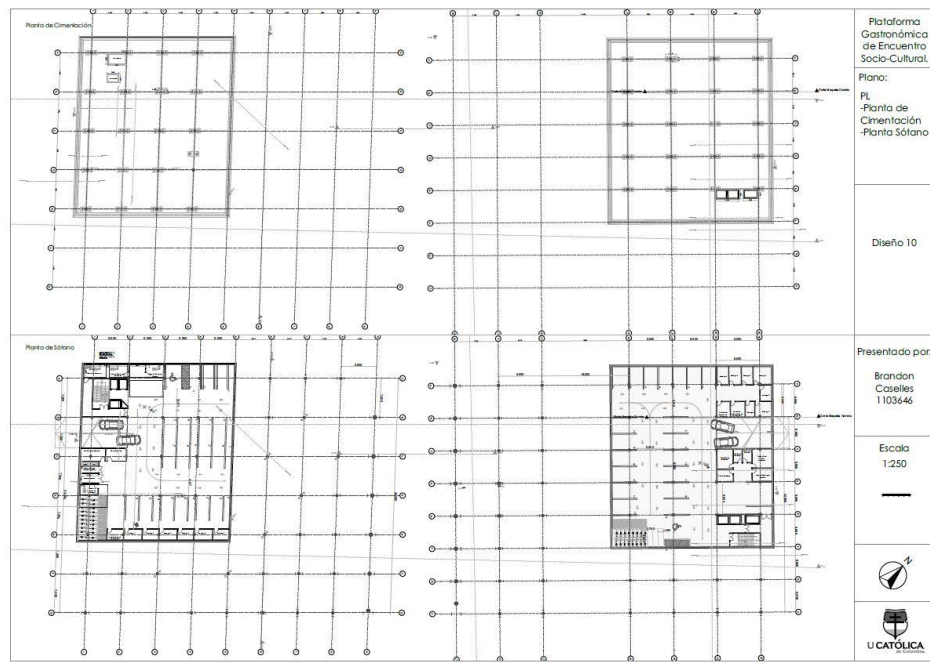


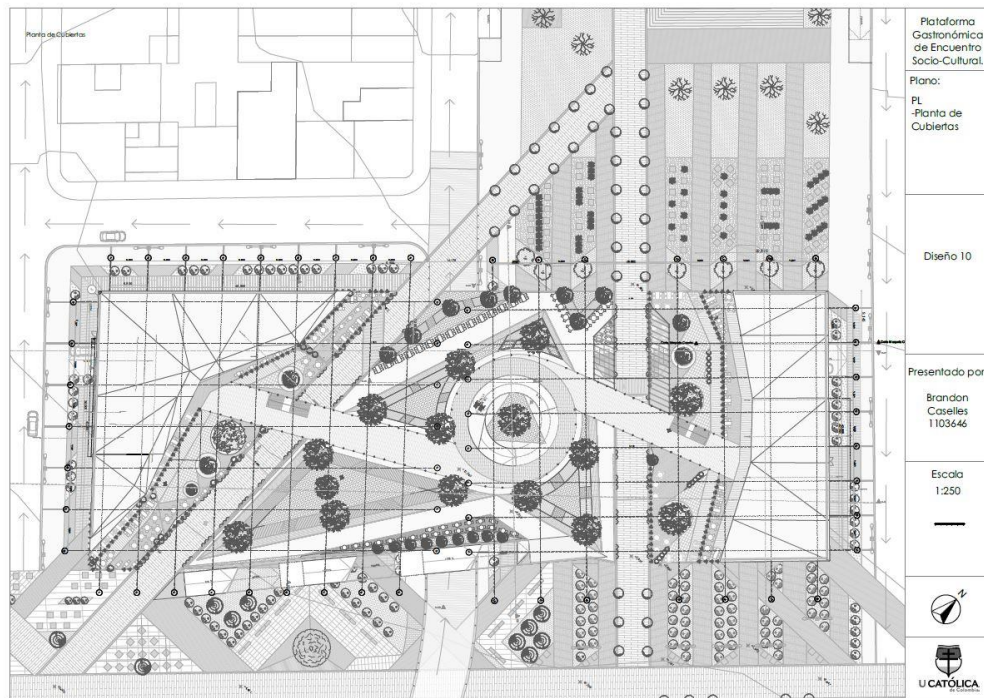
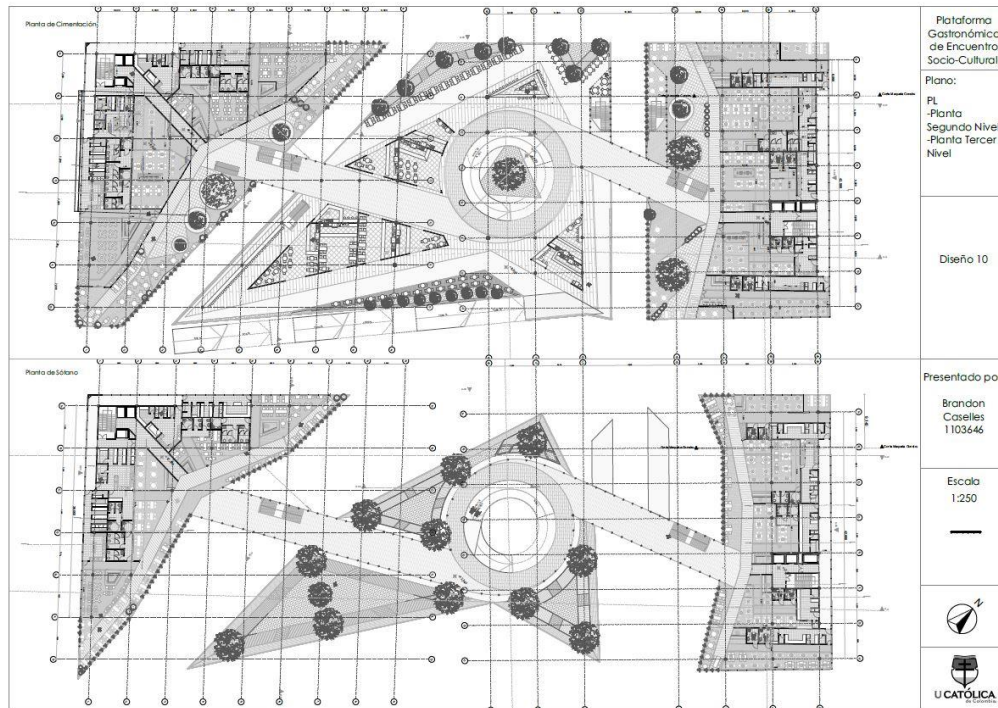
Memoria Urbana (2019)



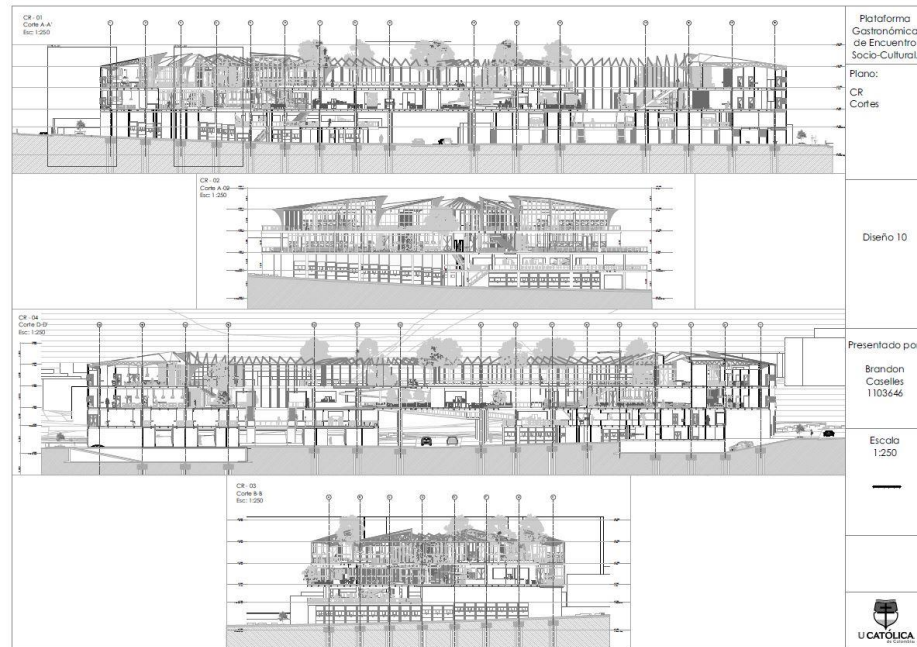


Plantas (2019)

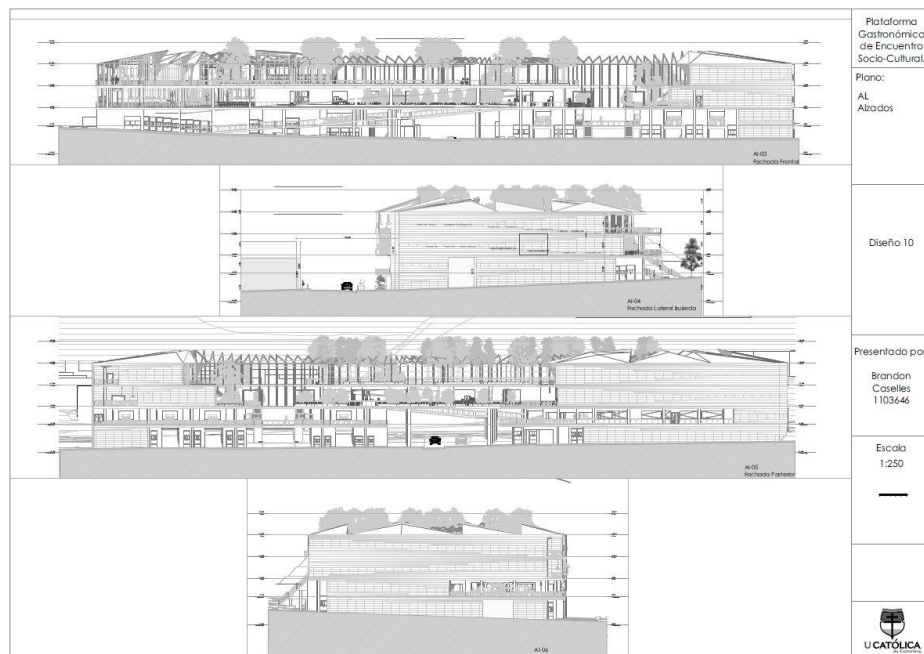




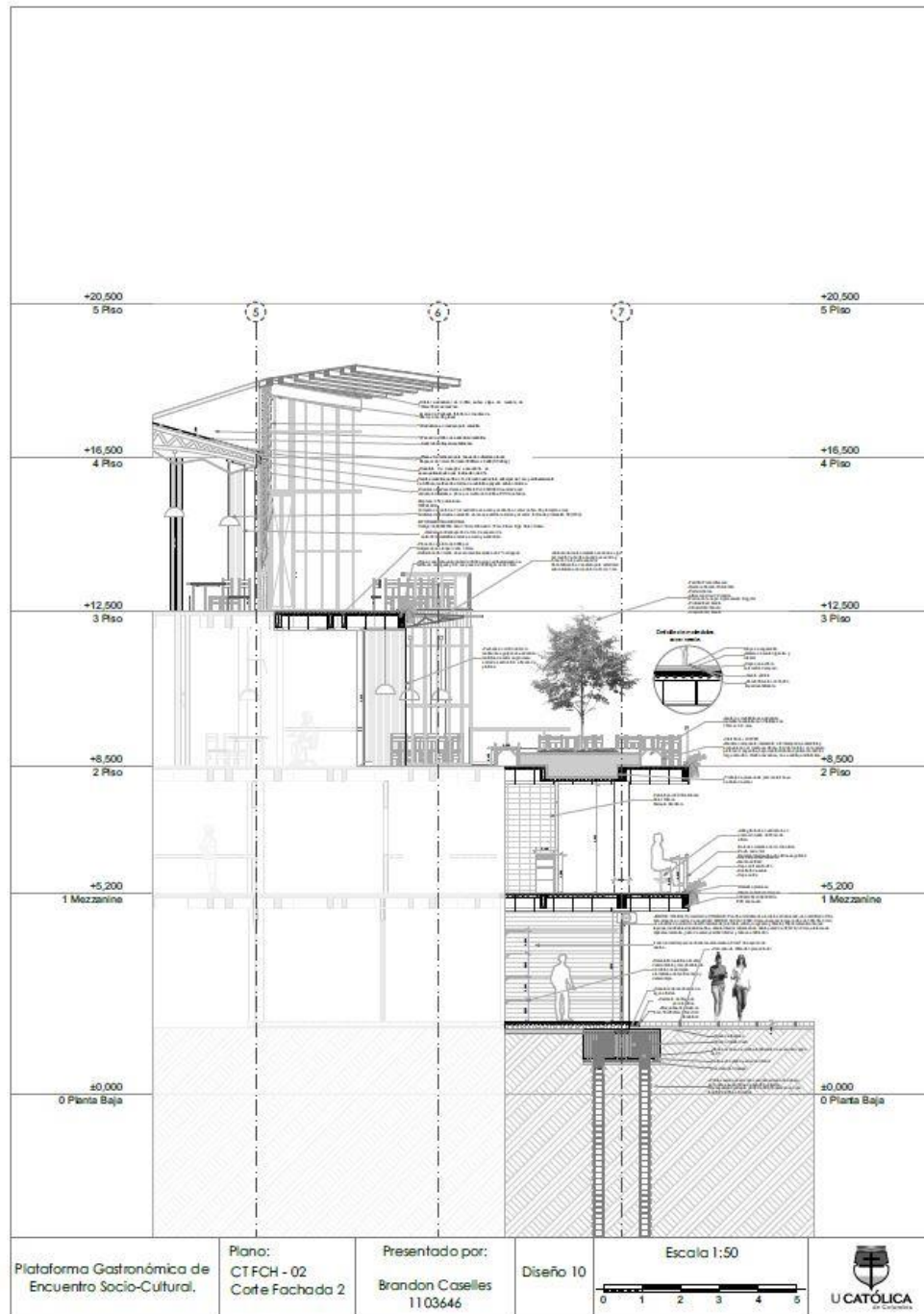
Cortes (2019)

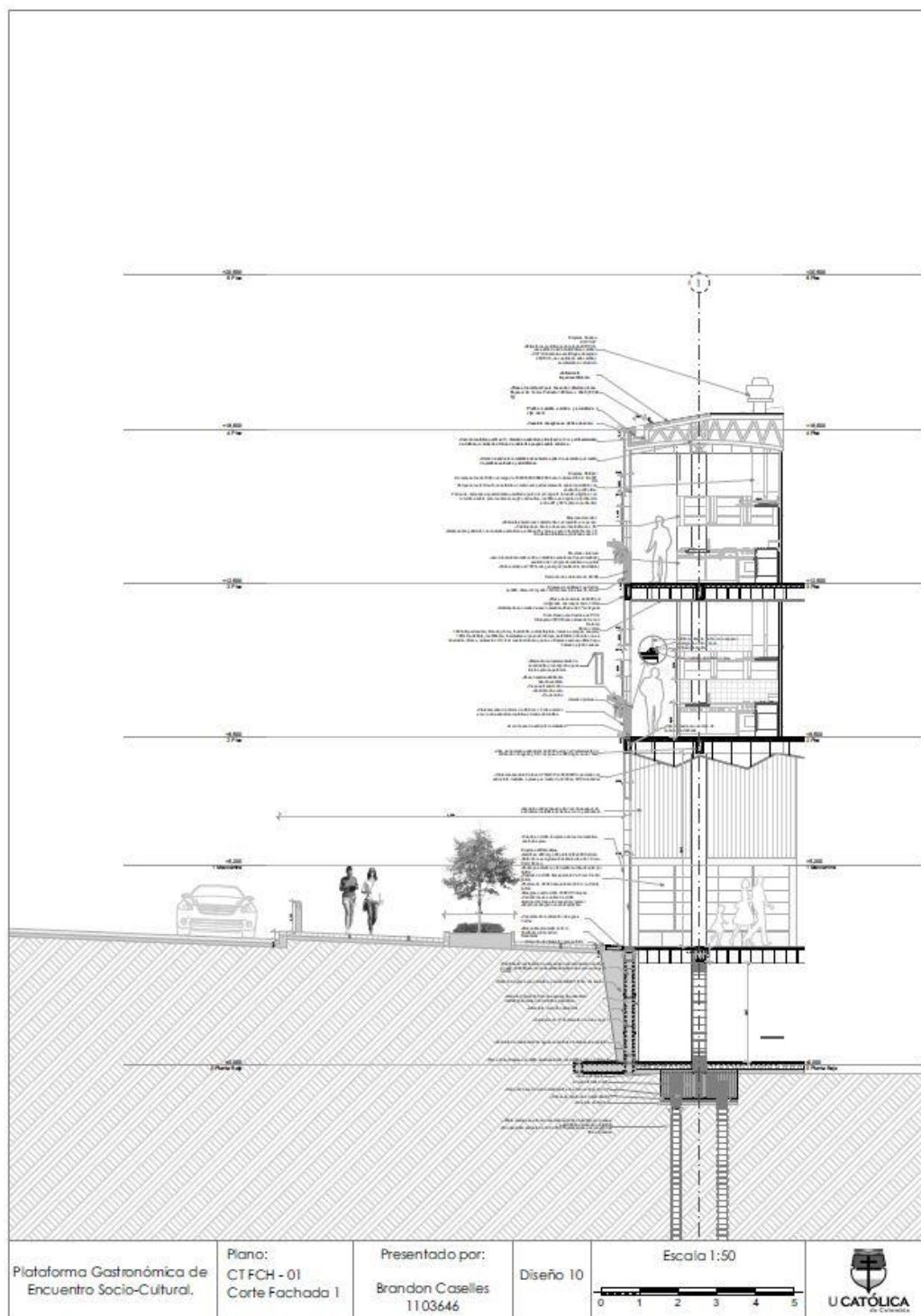


Alzados (2019)



Cortes Fachada (2019)





Fotografías de la entrega final

